В. БАРСУКОВ

КРЫЛОМ К КРЫЛУ

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Книга бывшего военного летчика, Героя Советского Союзе о подвигах замечательных асов 303-й истребительной авиадивизии под командованием Героя Советского Союза генерала Г. Н. Захарова, а также о пилотах прославленного полка «Нормандия — Неман», входившего в состав 303-й дивизии, — Марселе Альбере, Жаке Андре, Роллане Пуапа, Марселе Лефевра, удостоенных высокого звания Героя Советского Союза. Книга иллюстрирована рисунками автора. Он рисовал и делал записи в перерывах между боями, стараясь запечатлеть то, что видел своими глазами.

-
- Василий Николаевич Барсуков
  - Слово об авторе книги
  - Белые молнии
    -
  - Против общего врага
  - Вперед на запад!
  - Ответственность коммуниста
  - Нельзя умирать…
  - О наших добрых и верных помощниках
  - В логове врага
  - Воздушные разведчики
  - По долгу воинского братства
  - Дружба, скрепленная кровью

Герой Советского Союза Василий Николаевич Барсуков в годы Великой Отечественной войны

Василий Николаевич Барсуков
Крылом к крылу

Слово об авторе книги

Война перекроила и переиначила судьбы многих тысяч людей. В их числе оказался и Василий Барсуков. С детства он мечтал стать художником. Вот почему наряду с учебой в ФЗУ он стал заниматься в изостудии ВЦСПС. Но события предвоенных лет перевернули его планы. Комсомол направил рабочего паренька в аэроклуб. Позднее, в 1942 году, окончив Черниговскую военно-авиационную школу, Василий был направлен на фронт.

Испытания на мужество начались с первых же вылетов. После двух сбитых вражеских самолетов молодой авиатор лично убедился в лживости фашистской пропаганды о том, что немецкие самолеты намного превосходят советские и что они господствуют в небе.

Перед началом Орловско-Курской битвы в 1943 году комсомолец В. Барсуков подает заявление о приеме в партию. Его рекомендуют в ряды ВКП(б) командир эскадрильи, летчик чкаловской плеяды, Мазуров и адъютант эскадрильи старший лейтенант Зеленов. Партийная комиссия полка принимает Барсукова в партию прямо у самолета, когда он в боевой готовности номер один сидит в кабине. После выступлений рекомендующих летчика попросили рассказать свою биографию. Василий улыбнулся:

— Мне 19 лет. Биография только начинается…

В это время в небо взвилась зеленая ракета. Сигнал на вылет. Был налет вражеской авиации на город Козельск. При отражении немецких бомбардировщиков Ю-87 в тот памятный и торжественный день своей жизни Барсуков сбил два фашистских самолета… В 1943 году Василия Барсукова постигло большое горе. Он получил извещение о гибели на фронте отца. Справедливостью, честностью, большой любовью к Родине отец его всегда служил примером для сына. 17-летним юношей Николай Барсуков участвовал в штурме Зимнего, а в годы Великой Отечественной войны храбро сражался против немецких оккупантов. Ложе и приклад его автомата были испещрены пометками — счет уничтоженных гитлеровцев. Последнюю отметку сделали друзья.

Счет мести врагам продолжил сын в небе Родины и за ее пределами. Василий Барсуков воевал на Западном

и 3-м Белорусском фронтах, успешно провел десятки воздушных боев, за что был награжден двумя орденами Красного Знамени, Отечественной войны I и II степени и орденом Александра Невского.

Всего за время войны Василий Барсуков сбил 22 вражеских самолета лично и семь в групповых боях. Только над Восточной Пруссией эскадрилья капитана Барсукова уничтожила 42 вражеских самолета, семь из них сбил сам командир.

В грозные дни войны отважный авиатор участвовал более чем в 360 боевых вылетах, провел более чем 60 воздушных схваток с врагом, из которых всегда выходил победителем.

За неоднократно проявленные в боях мастерство и отвагу 19 апреля 1945 года В. Н. Барсуков удостоен звания Героя Советского Союза.

Ныне прославленный ветеран полковник запаса Василий Николаевич Барсуков живет в Москве, работает ведущим инженером в научно-исследовательском институте. Свободное время, как и в годы войны, посвящает живописи. В своей книге автор правдиво и образно воссоздает боевую обстановку тех героических дней. Его иллюстрации, помещенные в книге, ярко рассказывают о грозных годах войны, о боевой дружбе советских и французских летчиков.

Жизнь и дела героев, ставших сегодня легендарной историей, несут в себе для нового поколения достойный урок мужества, самоотверженности и верного служения Отчизне.

Командующий 1-й Воздушной армией в годы Великой Отечественной войны, Герой Советского Союза генерал-полковник авиации, профессор ***М. Громов***

Белые молнии

303-я истребительная авиационная дивизия была сформирована в феврале 1943 года. Каждый из ее полков уже имел славную боевую историю, прошел суровую школу войны. У летчиков этих частей к тому времени было немало заслуженных побед.

Дивизия вошла в состав 1-й Воздушной армии. Командование дивизией принял уже имевший боевой опыт генерал-майор авиации Георгий Нефедович Захаров. Он служил в авиации с тридцатых годов, сражался с фашистами в небе Испании, помогал китайскому народу в борьбе против милитаристской Японии.

…Мартовским утром 1937 года, когда на аэродроме появился командир дивизии, у летчиков была обычная боевая работа. Достаточно было поднять голову, чтобы стало понятным: этот день, как и предыдущий, не внесет ничего нового в жизнь аэродрома. Стоял легкий туман. Каждую минуту мог начаться дождь со снегом. Летчиков насторожил приезд прославленного авиатора Я. В. Смушкевича. Следовало ожидать важного задания. А погода?

Оказалось, что потребовались разведданные и как можно быстрее. Причина такой поспешности была не совсем понятна. Еще непонятнее была необходимость разведать северо-восточное направление. Фронт развернут на юго-запад, а тут, значит, надо было проверять почти диаметрально противоположное направление — глубокие тылы врага…

Для разведки выделили одно звено, командиром которого был в то время еще молодой Георгий Захаров. Но вот небольшая задержка: обсуждается вопрос, надо ли лететь всем звеном. Звено может привлечь к себе внимание. Наконец приказывают лететь одному Захарову.

Самолет шел, прижимаясь к горам, в стороне от шоссе, которое следовало просмотреть. «Тихое» направление на многие километры было забито колоннами итальянских войск. Десятки и сотни автомашин, фургонов, повозок, пушек, танков и танкеток! Огромное количество техники скопилось на дороге на расстоянии нескольких километров. Все свидетельствовало о том, что войска нацелены на Мадрид. Аэродром находился как раз на их пути. Всю эту массу войск и техники от него отделяло расстояние в 60 километров. В это утро между аэродромом и наступающими войсками расположились только редкие республиканские посты и заслоны, которые, судя по всему, даже не подозревали о том, какая сила движется на них.

Передовые посты республиканцев, видя, что перед ними развертываются свежие неприятельские силы, не торопились доложить об этом командованию. Опасность явно недооценивалась.

К 13 часам 8 марта Захаровым было доложено о том, что на шоссе обнаружены автоколонны и большое скопление пехоты и танков. Командование республиканцев приняло срочные меры.

Пират не прошел на Москву

Ярким примером, характеризующим личность Г. Н. Захарова, может служить такой случай. Это было уже в годы Великой Отечественной войны, под Тулой. Прибыли в эскадрилью «Нормандия» новые летчики. Для знакомства один из них выполнил полет большой сложности. Замедленные бочки, перевернутый полет. И все это было мастерски исполнено у самой земли. Такое мог сделать лишь настоящий мастер воздушной акробатики. Словом, нашим летчикам была показана школа высшего пилотажа. Как завороженные стояли они на летном поле. В каждом было велико желание показать свою летную выучку, да разве командир позволит. Другое дело в бою. Захаров хотел сказать об этом и французским парням. Зачем такой риск? Он смотрел на своих летчиков, читал на их лицах: неужели никто из наших не может показать французам свое искусство высшего

пилотажа? И не выдержала пилотская душа. Что ж, будем знакомиться. Захаров размашистым шагом подошел к самолету, сел в него и стрелой взмыл в небо. Набрав скорость, он буквально прижался к земле в перевернутом полете. Рядом с головой мелькает земля. Малейшее прикосновение — гибель. Земля, кажется, и сама дрожит от гула мотора, напряжена до предела и как бы старается уйти еще на несколько сантиметров от храброго летчика. А над ним облака где-то далеко-далеко, как в пропасти. Филигранно выточил комдив фигуры пилотажа, приземлил самолет и вышел из кабины под восторженные крики одобрения французских летчиков.

Это была уже советская школа высшего пилотажа. Но не ради спорта осваивал ее Захаров, воюя еще добровольцем в Испании и Китае. Эту школу он проходил и на фронтах Великой Отечественной войны. В первый же день боев под Минском он сбил два вражеских самолета.

Помню, в период формирования дивизии, когда Захаров беседовал с личным составом, я осторожно спросил его:

— Товарищ генерал, а на каких типах самолетов вы летали?

— Э-э, товарищ Барсуков, задали бы вопрос полегче. Проще ответить, на каких типах не летал.

Политотдел дивизии возглавил полковник Богданов, а затем полковник Сковронский.

Штаб 18-го авиационного полка с 1944 года принял подполковник Гнездилов — подтянутый, отлично подготовленный офицер. Под стать ему были и заместитель начальника штаба по оперативно-разведывательной части гвардии капитан Мельников, начальник связи полка Городецкий, адъютанты эскадрилий. Штаб 139-го гвардейского полка возглавлял подполковник Савченков, 523-го — подполковник Твердохвалов и штаб полка «Нормандия — Неман» майор Шурахов.

Все они много и плодотворно работали и на КП, и в штабах, и в подразделениях, обеспечивая боевые действия полков.

Штаб дивизии возглавляли полковник Аристов, а с 1944 года — полковник Сажнев. Начальником оперативного разведывательного отдела был подполковник Барматунов. Среди офицеров штаба дивизии выделялись майор Ильевский, капитаны Точилин и Кузнецов.

Офицеры штаба дивизии и полков работали в тесном контакте. Это был крепко спаянный коллектив, в котором каждый был полон сознания высокой ответственности за порученное дело. Трудно сказать, когда начиналась и когда кончалась их работа. Штабы действовали круглосуточно.

Успешному ведению боевых действий способствовало обобщение боевого опыта, организованного штабами.

Штабом дивизии производилось обобщение тактических приемов, разбор эпизодов, велся «Журнал боевых действий». Этот журнал, подписанный командиром дивизии и начальником штаба, фиксировал опыт боевых действий за месяц. Журнал являлся документом, где анализировались боевые действия, вносились предложения по совершенствованию боевой выучки. Журнал учил, как лучше бить врага. Сама боевая жизнь отражалась в этом журнале, и он был первым фронтовым учебником.

18-й гвардейский истребительный полк считался самым подготовленным и боеспособным. Еще в мирное время он был одним из лучших полков истребительной авиации. На всеармейских соревнованиях его летчики заняли первое место, за что получили от наркома обороны переходящий приз «За огневую подготовку».

Участвовать в боях летчики полка начали в июле 1941 года под Новгородом и в первый же день сбили пять самолетов врага, не потеряв своих. В июле и августе полк вел напряженные бои, совершая ежедневно по 8—10 боевых вылетов.

Хорошая машина самолет И-16, но она, к сожалению, уступала в скорости немецким самолетам. Очень тяжело было вести бой с «мессершмиттами». И все же, проявляя большое мастерство и героизм, будущие гвардейцы из воздушных боев выходили победителями. Конечно, были и потери. В одной из неравных схваток погиб смертью храбрых командир полка Аристов. Несколько боевых летчиков не вернулись из полетов в августе. Их друзья поклялись отомстить за смерть товарищей и с еще большей ненавистью уничтожали фашистских воздушных пиратов. И снова бои, победы, потери…

Отважным асом слыл в полку Иван Заморин. Молодые летчики смотрели на него с восхищением и гордились дружбой с ним. Однажды, вылетев на прикрытие наземных войск со своим ведомым Качановым, Иван встретил до 50 бомбардировщиков Ю-87, которые уже выстраивались в цепочку для бомбометания. Заморин снизился до 300 метров и снизу врезался в строй «юнкерсов» до того, как «мессершмитты», охранявшие Ю-87, сверху заметили эту хитрость. Удачный маневр привел к тому, что строй вражеских бомбардировщиков был нарушен. В воздухе у фашистов началась паника и кутерьма, которая была на руку атакующим. «Юнкерсы» лишились возможности вести организованный защитный огонь, какой они ведут обычно в кильватерном строю. Заморин атаковал одного из «юнкерсов» в

хвост, когда тот выходил из пикирования. Находясь в мертвой зоне, как говорили летчики, то есть в таком положении, когда самолет Заморина был неуязвим для немецкого стрелка, он дал прицельную очередь с дистанции метров тридцать по врагу. «Юнкерс», медленно переворачиваясь на крыло, начал падать.

Далее события разворачивались быстрее. Заморин увидел, что Качанов в опасном положении, и поспешил ему на помощь, приняв на себя всю тяжесть поединка. Он и не заметил, когда загорелся его самолет. И в кабину стал захлестывать из пробитого патрубка бензин. Сперва увидел языки пламени на плоскости, и тут же огонь вспыхнул перед самыми глазами летчика. «Спокойно!» — скомандовал сам себе летчик. Какое счастье, что он был в очках. Заморин стал отстегивать привязные ремни мокрыми от бензина руками, на которых уже плясало пламя… Легче и проще всего перевернуть машину вверх колесами и выпасть из кабины, но ручка не послушалась летчика. Видно, было перебито управление. Тогда он высунулся из кабины по пояс и попытался вылезти на крыло. Куда там! Встречный поток воздуха намертво прижимал туловище к борту самолета. С огромным трудом ему все-таки удалось покинуть самолет.

Земля летела навстречу с сумасшедшей быстротой. Уже настало время рвануть за вытяжное кольцо, но он почувствовал, что руки его совсем ослабели. Очевидно, это было уже за гранью человеческих возможностей, но он напряг последние силы и обожженной рукой выдернул красную скобу. Сильно встряхнуло на лямках, и белый шелк заплескался над головой…

Прошел не один месяц госпитальной жизни, прежде чем были сняты повязки и бинты. Молодая кожа заново обтянула кисти рук. Но они казались чужими, никак не хотели повиноваться. Руки потеряли остроту осязания, словно на них надели толстые варежки.

По мнению врачей, о полетах ему больше и думать было нечего. Большое дело — не потерять уверенность в себе. Благодаря воле и усиленным тренировкам Иван Заморин отвоевал себе право летать и громить противника.

Ночной таран Виктора Талалихина

Интересно привести здесь воспоминания гвардии капитана Евгения Точилина, бывшего помощника начальника оперативно-разведывательного отдела дивизии, о командире эскадрильи 18-го гвардейского истребительного авиаполка Иване Заморине, как о человеке не только беспримерной храбрости, но по-рыцарски благородном. Заморин после тяжелого ранения и лечения в госпитале прибыл для прохождения службы в штаб полка на должность штурмана. За зимние месяцы Иван Александрович освоился со своими новыми обязанностями, окреп здоровьем и к лету 1944 года полностью вошел в строй боевого расчета летного состава дивизии.

К концу мая 1944 года полки 303-й дивизии базировались на аэродромах, расположенных в непосредственной близости от линии фронта, с целью перехвата воздушных разведчиков противника. С началом операции 3-го Белорусского фронта по освобождению Белоруссии дивизия обеспечивала сопровождением боевые действия штурмовиков и бомбардировщиков, вела борьбу за господство в воздухе и осуществляла воздушную разведку противника. Вот в это время и произошел эпизод, с новой силой подчеркнувший высокий моральный облик и благородство моего фронтового товарища

Ивана Заморина.

25 июня дивизия получила задачу произвести разведку противника в районе юго-западнее Витебска. Особенно важно было выявить места сосредоточения и направление движения танков врага.

На самолете связи По-2 гвардии капитан Точилин прилетел на аэродром, где базировался 18-й полк, получивший в дальнейшем собственное наименование Витебского. Но оказалось, что «спарка» была неисправна. Выполнение приказа комдива осложнялось. Находившийся на КП полка гвардии майор Заморин предложил лететь с ним, на его одноместном самолете Як-7б. Точилин согласился, и они пошли к самолету. Вскоре Точилин с трудом втиснулся и расположился сзади кабины летчика, за бронированной спинкой, откуда через фонарь кабины можно было при некоторых положениях самолета вести наблюдение за землей.

Стал садиться и Заморин. Но тут Точилин заметил, что парашют на сиденье он положил не пристегивая, чем заранее исключал возможность покинуть самолет в случае повреждения машины огнем зенитной артиллерии или в результате воздушного боя.

Точилин потребовал, чтобы Заморин пристегнул парашют. Они заспорили. Но Иван Александрович был непреклонен. «Мы товарищи по оружию, мы летим на выполнение одного задания и должны иметь равные возможности» — такова была его логика.

Точилину пришлось в конце концов с Замориным согласиться.

В районе разведки Иван Александрович на бреющем полете делал виражи над лесными массивами, давал крен при полете вдоль дорог, а Точилин фиксировал места скопления войск и техники противника. Задание было выполнено.

Во второй половине этого же дня истребители дивизии прикрывали боевые действия штурмовиков и бомбардировщиков, которые наносили удары по выявленным местам скопления противника юго-западнее Витебска.

Много боевых вылетов в тот день сделали летчики дивизии.

В ноябре 1942 года в 18-й авиаполк прибыл новый командир — Анатолий Емельянович Голубов.

Это был первоклассный летчик-истребитель, выполнявший самые сложные боевые задания. Спокойный и справедливый, Анатолий Емельянович как-то сразу располагал к себе своей добротой и искренностью.

В многодетной семье Голубовых на воронежской земле проходило нелегкое детство будущего генерала. Работал и у попа,

и у кулака, батрачил, был пастухом. Довелось Служить в Чапаевской дивизии, был зачислен курсантом в артиллерийскую школу.

Герои-панфиловцы. Их подвиг звал нас на бой

На показательных стрельбах Анатолий Голубов удивил командира, поразив шестью снарядами из шести движущуюся мишень. Сам командующий округом И. Э. Якир наградил снайпера именным портсигаром. Молодой солдат побывал в Москве на Красной площади в качестве почетного гостя, приглашенного на военный парад.

* * *

Все данные были у Голубова отличиться на артиллерийском поприще. Но Родина бросила клич: «Комсомольцы — на самолеты! Дадим стране 100 тысяч летчиков!». И он поступил в авиашколу, а потом окончил авиационное училище.

Все время упорно шел вверх по трудным воинским ступенькам — командир звена, командир отряда… Заочно учился в военно-воздушной академии. А в воскресенье, 22 июня 1941

года, выстроили выпускников и сказали:

— Ну вот, товарищи, теорию вы изучили неплохо. А практику приобретете на фронте.

И молодой командир выехал к месту назначения. Войну начал на Ленинградском фронте. Под Волховом — первый сбитый самолет «Юнкерс-88».

С каждым днем в жестоких боях крепли крылья сокола. Не раз приходилось смотреть смерти в глаза. Между Сиверской и Киришами посадил подбитую машину на фюзеляж. Зато через несколько дней — в порядке сведения счетов — загнал в Ладожское озеро самолет врага.

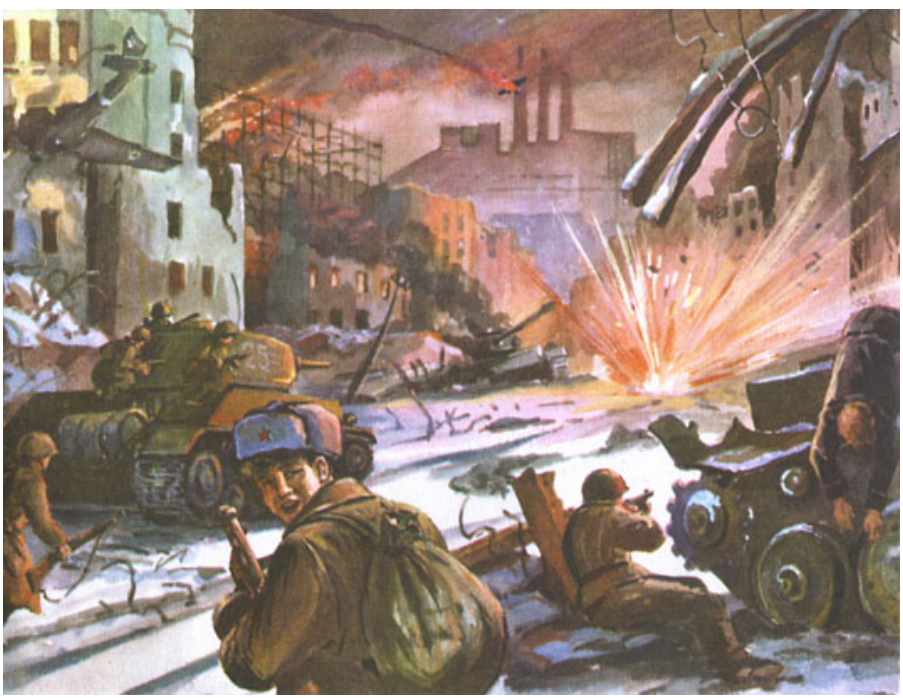
Ничто так не укрепляет веру в свои силы, как первые победы. Он дал почувствовать их вкус десяткам своих молодых товарищей. Вылетал в свободный полет с пилотом, еще не открывшим свой счет. Находил цель, изматывал противника, загонял его в тупик, а добить давал новичку.

Не изменил своим традициям Анатолий Емельянович и будучи назначенным командиром 18-го гвардейского авиационного полка. У нас не было такого летчика, с которым бы не слетал командир полка или на учебный бой, или на проверку слетанности, ведение ориентировки, или на бой с противником. С марта 1943 года советская авиация дальнего действия в ночное время систематически наносила по противнику бомбардировочные удары, чем дезорганизовывала работу вражеских коммуникаций и срывала подготовку врага к летнему наступлению в районе Курского выступа. Вел полк бои местного значения в районе Жиздра, Букань. Все это вместе взятое — бомбардировки, штурмовые налеты авиации и активные действия партизан — привело к тому, что железнодорожные магистрали в глубоком вражеском тылу работали с большими перебоями, и сосредоточение немецких войск на этом участке фронта существенно замедлялось.

В один из таких вечеров Анатолий Емельянович приказал мне готовиться к полету с ним в паре. Вскоре я доложил: «К полету готов». Задание было такое: держаться в паре, вести наблюдение за обстановкой на земле и в воздухе.

Набрав высоту 3000 метров, мы пошли в сторону Жиздры. Облачность была 3–4 балла, верхняя кромка около 2000 метров. За облаками хорошая видимость, а под облаками — полутемь. Вдруг Голубов резким полупереворотом пошел почти в отвесное пикирование, Я последовал за ним. И только под облаками разглядел, кто нарушил спокойный полет командира. Это была «рама» ФВ-189. Голубов буквально вцепился огненными стрелами в уже успевшую перейти в пикирование «раму». Но тут же

навстречу мне полетели обломки, по одному из которых я даже успел дать очередь, «Так вот как надо бить врага», — подумал я в это мгновение, В сумерках заметил, как командир выводит самолет из пике, и последовал его примеру. В глазах стало темно. Ищу в предполагаемом месте самолет командира, но вижу другой самолет с черным бортом, Я вновь пошел под облака. Голубова нигде не было. Вновь поднялся наверх: нет командира. Вижу вдали все тот же «як» с черным бортом. И с дрянным настроением пошел к аэродрому, все еще надеясь встретить Анатолия Емельяновича. Потерять командира считалось у нас тягчайшим проступком. Возвращаясь на аэродром, я был крайне расстроен. Сел… Руля мимо стоянки комполка, я увидел тот же самолет с черным бортом. Выключил мотор, вылез из кабины и, подойдя ближе, увидел Голубова.



Стойкость сталинградцев была для нас высшим примером

— Что же ты, — говорит, — шарахаешься от командира?

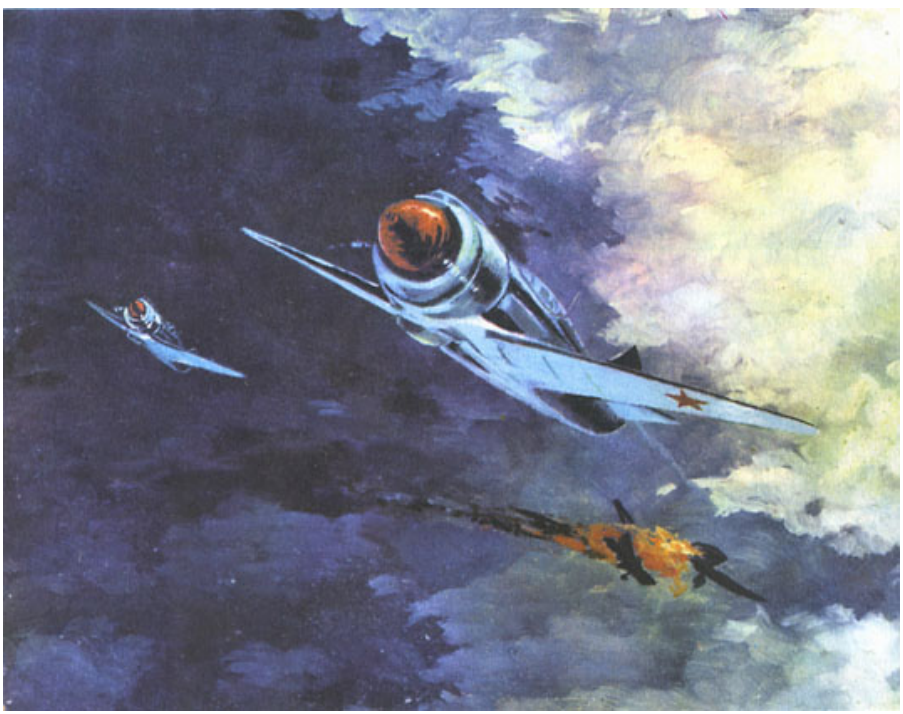
А я обошел вокруг его самолета и глазам не поверил. Вся обшивка с правого борта слетела. Так вот почему я не узнал его самолет.

— Держишься хорошо, — говорит командир, — ориентируешься тоже. Но как же меня-то не узнал! А вообщем, —

говорит, — молодец, так и держать, Барсуков!

* * *

В операциях по уничтожению фашистских самолетов на аэродромах участвовала и эскадрилья «Нормандия». 17 апреля 1943 года она вылетела в рейд в неприятельский тыл, и французы рвались в бой, хотя знали: радиостанции правительства Петена оповестили, что французских летчиков на советско-германском фронте надо рассматривать как партизан. А с партизанами, известно, эсэсовцы расправлялись с особой жестокостью.



В грозном небе Сталинграда

Сещенский и брянский аэродромы, которые предстояло штурмовать 18-му гвардейскому авиаполку и эскадрилье «Нормандия», прикрывались сильной зенитной артиллерией. Однако в бой французские патриоты шли храбро.

Действовали летчики смело и уверенно. По данным советских партизан, в Сеще было разбито 8 и повреждено 16 вражеских машин, уничтожено 17 зенитных точек, 4 прожектора, 2 барака, убито и ранено около 200 гитлеровцев. На брянском аэродроме

французским летчикам удалось взорвать склад авиационных бомб и сбить в воздухе два самолета. Фашистским захватчикам надолго запомнились краснозвездные истребители с белыми молниями на борту — символ мгновенного и неотразимого удара. 20-й истребительный полк также с первых дней войны принял участие в сражениях с гитлеровцами. Его летчики в воздушных боях проявляли смелость и отвагу.

Одним из лучших асов полка был его ветеран Иван Степанович Троян. Вылетев в паре на разведку войск противника в августе 1941 года, Троян для маскировки решил выполнить задание на малой высоте. Меняя маршрут, маскируясь лесными массивами, он подошел к цели незамеченным. Но вот небо начали пронзать огненные трассы, и оно покрылось будто белыми тюльпанами. Это не спроста. Опытного разведчика не проведешь. Сделав горку, Троян увидел большое скопление войск на дороге. Искусно маневрируя, наши истребители спикировали и обстреляли батареи. Огонь прекратился. После этого можно было бы уйти, ведь задание выполнено, цель обнаружена. Но это не в характере Трояна. Он должен тщательно произвести разведку, чтобы передать своим точные данные о противнике. Летчик вовремя заметил пару истребителей Ме-109, которая шла наперерез. Резко развернувшись, Троян пошел в лобовую атаку. Один из фашистов сразу отвернул, второй принял бой. Истребители стремительно сближались на встречных курсах, ведя огонь. Едва не столкнувшись, они проскочили Друг друга. Фашист загорелся и пошел к земле. Но и самолет Трояна перестал повиноваться. Быстро терялась высота, а внизу территория, занятая врагом. С большим трудом Троян произвел посадку на фюзеляж, быстро выбрался из кабины и спрятался в кустах недалеко от самолета. С минуту полежал, прислушиваясь, а затем решил отползти подальше. Шум моторов насторожил его. Подъехали два мотоциклиста и остановились у самолета. Один из них сразу бросился в кабину. Троян понял, что его непременно найдут, так как в кабине немец никого не обнаружил, и он решил действовать. Тщательно прицелившись, выстрелил в сидевшего на мотоцикле солдата. Тот неуклюже повернулся и повалился на руль. Другой фашист сломя голову бросился бежать. Быстрыми, короткими перебежками Троян бросился в лес. Под утро он встретил двух партизан и с их помощью перешел линию фронта.

В 1942 году полк участвовал в прикрытии наших частей и соединений, действовавших в тылу врага, десантировании 4-го воздушно-десантного корпуса в районе Издешково, Семлево, Угра, а также совместных действиях конников гвардейского корпуса генерала Белова в районе западнее Мосальска, Юхнова и

южнее города Дорогобужа, отрядов партизан Смоленщины. В результате этих действий южнее города Дорогобуж образовался огромный партизанский район, который полностью дезорганизовал тыл противника на этом участке фронта и отвлекал значительную часть фашистских войск.

Противник яростно сопротивлялся, пытаясь задержать наступление наших войск. Ожесточенные бои шли на земле и в воздухе. Каждый вылет на прикрытие заданного района сопровождался воздушными боями. Фашисты, рассчитывая на свое превосходство, навязывали бои при каждой встрече с нашими самолетами, пытаясь задержать наступление. Но наших воздушных бойцов не смущало численное превосходство противника. Они сами искали с ним встреч.

Мастерство и выучка наших летчиков давали свои плоды: немцы в каждом воздушном бою теряли по 1–2 самолета, а в отдельных случаях — и больше. Были потери и у нас.

12 мая 1942 года полку была поставлена задача особой важности: всем составом авиаполка перебазироваться на посадочную площадку, заранее подготовленную партизанами в тылу врага у населенного пункта Вергово. Оттуда надлежало вылетать на патрулирование, прикрывать от налетов авиации противника боевые действия кавалеристов Белова, десантников и действующих вместе с ними партизан.

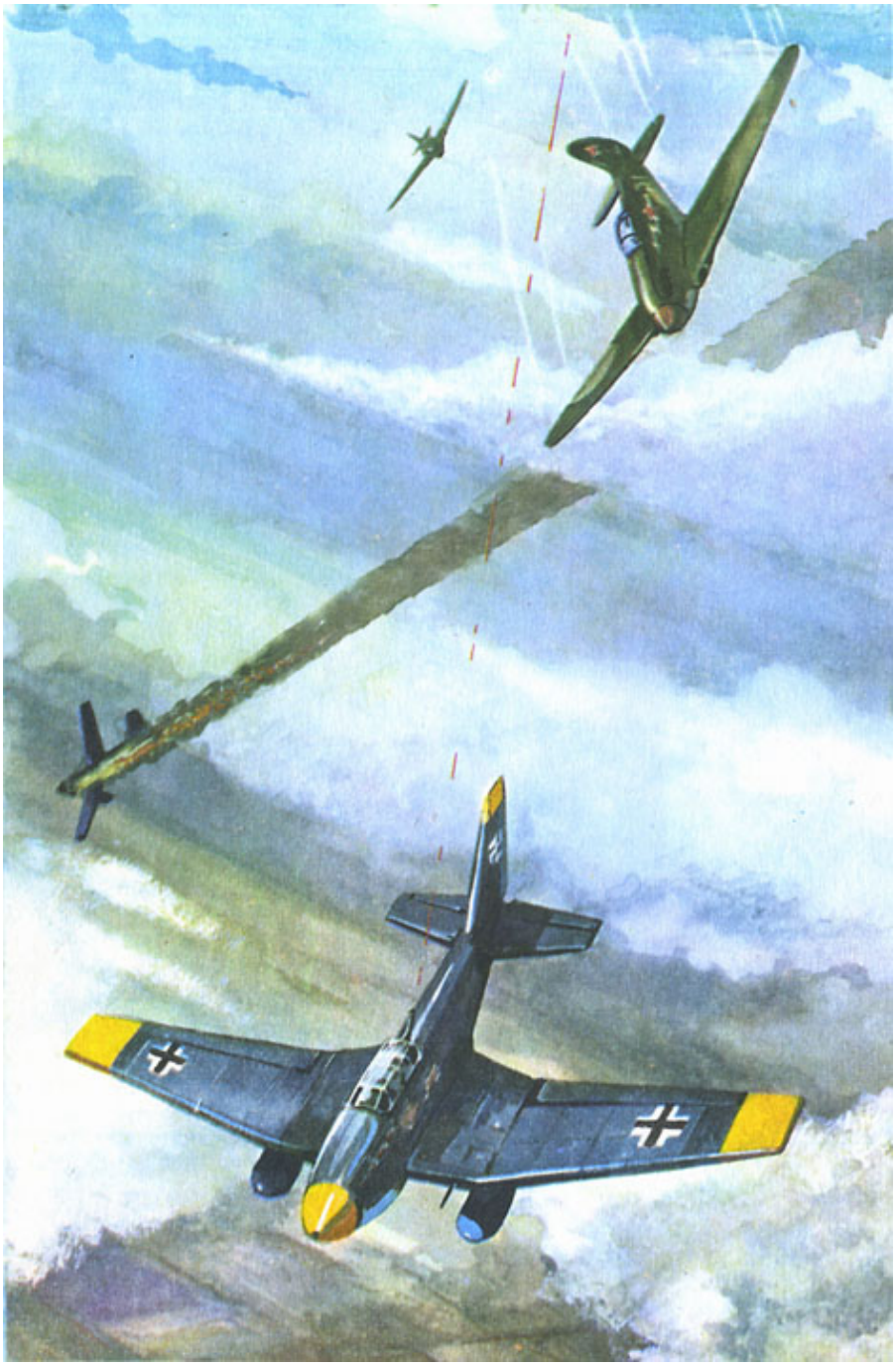
Почти сразу на эту площадку вылетело звено (три самолета): ведущий старший лейтенант Юрий Кувшинов и ведомые старшина Николай Нипченко и сержант Николай Канин. В их задачу входило прикрыть посадку полка с воздуха. Остальной состав, не прекращая выполнения боевых заданий, начал энергично готовиться к перелету. Тем временем воздушная обстановка в районе Вергово, где действовало звено Кувшинова, осложнилась. Заметно увеличилось количество истребителей противника. Начались налеты истребителей-бомбардировщиков Ме-110 на новый аэродром базирования авиации группами по четыре — шесть самолетов. С малой высоты они бомбили взлетно-посадочную полосу, разбрасывали бомбы замедленного действия. В момент дозаправки самолетов звена Кувшинова на временном аэродроме Большое Вергово началась яростная атака десяти Ме-110. Наши самолеты и аэродром были выведены из строя. Создавшаяся обстановка не позволяла продолжать перебазирование полка на запасной аэродром, и командование приняло решение возвратить технический состав и звено Кувшинова обратно на основной аэродром.

В ночь с 12 на 13 мая летчики и техники вылетели на самолете Ли-2, но им не суждено было прибыть к месту

назначения. Ли-2 был подожжен в воздухе. Наши славные товарищи погибли при выполнении боевого задания командования.

За период февраль — август 1942 года летчики 20-го истребительного авиационного полка совершили тысяча сто боевых вылетов, сбили в воздушных боях сорок три и уничтожили на аэродромах одиннадцать самолетов противника, но и сами понесли тяжелые потери.

Мужество, отвага и дерзость в боях за Родину на всю жизнь запечатлели в моей памяти имена бесстрашных советских соколов: майора А. Алексюка, командира авиаэскадрильи, отважного летчика, бывшего душой и любимцем личного состава полка; старшего лейтенанта И. Трояна, замкомандира эскадрильи, отличного разведчика, погиб он в неравном бою; старшего лейтенанта Иванчея, старшего лейтенанта Кувшинова, сержанта Максимова. Молодых летчиков-комсомольцев: Виталия Власова, Ивана Жука, Алеши Хорунжева, погибших за святое дело — свободу Отчизны.



Бои в районе Калуги

Лейтенант Жук, который после ранения временно летал на самолете связи По-2, однажды, возвращаясь на аэродром

Васильевское, был неожиданно атакован фашистским истребителем Ме-109. Заметив врага, Жук, чуть ли не цепляя за верхушки деревьев, стал маневрировать, бросать свой биплан из стороны в сторону, не давая фашисту вести прицельный огонь. Сделав два захода, немец решил во что бы то ни стало сбить наш самолет, увлекся атакой и, не сумев вывести свой истребитель из пикирования, на большой скорости врезался в землю.

Лейтенант Жук за проявленные мужество и боевое мастерство в воздушном бою был награжден орденом Красного Знамени.

168-й истребительный авиационный полк, входивший в состав 303-й ИАД, также был известен славными подвигами летчиков. Одним из первых он принял участие в Великой Отечественной войне. Много имен героев записано навечно в историю полка, но с особой теплотой в ней рассказывается о комсомольце-сибиряке Алексее Артамонове. Свой подвиг он совершил в первые же месяцы войны. 30 июля 1941 года он вылетел на перехват разведчика противника. Одно было стремление у Алексея — не упустить, уничтожить врага. Почуяв опасность, фашист стал маневрировать, давая возможность своему стрелку вести огонь по атакующему советскому истребителю.

«Недалеко линия фронта, и медлить с атакой дальше нельзя», — подумал Артамонов. Выбрав наиболее выгодное положение, он открыл огонь с короткой дистанции. Но очередь прошла через фюзеляж. Самолет противника продолжал полет. Решив во что бы то ни стало сбить разведчика, Артамонов подошел к нему совсем близко и нажал на гашетки. Однако пулеметная очередь оборвалась на первых выстрелах. Тогда он направил свой самолет на врага и таранил его. Фашистский разведчик начал падать, разваливаясь в воздухе. Но и Алексей не смог воспользоваться парашютом. Он погиб в этом бою, но не упустил вражеского разведчика с ценными разведывательными данными.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 марта 1942 года отважный летчик-истребитель посмертно был удостоен звания Героя Советского Союза.

* * *

523-й истребительный авиационный полк имеет меньше сбитых вражеских самолетов, проведенных воздушных боев, чем другие полки дивизии. Но это не умаляет его боевых заслуг.

Помимо выполнения общих боевых задач, решаемых истребителями, полк вел воздушную разведку в интересах дивизии, армии и фронта.

Командир 523-го истребительного авиационного полка подполковник К. А. Пильщиков был смелым, решительным, тактически грамотным летчиком. В начальный период Великой Отечественной войны истребители противника активно действовали против нашей авиации. Немцам удалось добиться значительного превосходства в воздухе путем приближения своих истребителей к фронту. Пильщиков умело распознавал и срывал замыслы врага. С согласия командира дивизии было решено уменьшить количество самолетов непосредственного сопровождения штурмовиков и за счет этого выделять группы блокирования аэродромов противника.

В небе над Ельней

Раньше штурмовиков и бомбардировщиков ведомые Пильщиковым истребители появлялись над вражеским аэродромом, и, когда начинался взлет самолетов врага, Пильщиков со своим звеном стремительно шел в атаку на взлетающие самолеты и уничтожал их. Остальные подниматься не осмеливались. Наши же штурмовики и бомбардировщики

беспрепятственно выполняли задания.

Против общего врага

Первая группа французских летчиков прибыла 25 ноября 1942 года.

23 февраля 1943 года французская эскадрилья «Нормандия» была включена в 303-ю авиационную дивизию 1-й Воздушной армии Западного фронта. Она успешно выполняла все боевые задания, которые ставило перед ней командование: прикрытие поля боя, сопровождение штурмовиков и бомбардировщиков, свободная охота.

На 4 апреля был запланирован первый боевой вылет французских летчиков на прикрытие бомбардировщиков, которые наносили удар по артиллерийским батареям противника.

Летчики эскадрильи «Нормандия» без промедления приступили к подготовке ответственной боевой задачи.

Французские летчики на Красной площади в канун отбытия на фронт

5 апреля с рассветом все уже были на аэродроме. Не без волнения авиамеханики опробывали моторы и вели предполетный осмотр самолетов. Майор Тюлян сам проверял

полетные карты, готовность летчиков к выполнению боевого задания. Он же и возглавил ударную группу.

— Мы должны быть внимательны и смелы. Боем не увлекаться и не забывать о прикрываемых бомбардировщиках. Они должны быть в полной безопасности. Помните, что честь «Нормандии» во многом будет зависеть от этого первого совместного боевого вылета. По самолетам! — скомандовал Тюлян.

Летчики давно ожидали этой команды и бросились к своим «якам». Через несколько минут две девятки Пе-2, ведомые полковником Андреевым и майором Дымченко, уже шли курсом на запад под надежным прикрытием истребителей эскадрильи «Нормандия».

Над линией фронта самолеты были обстреляны зенитной артиллерией противника. При подходе к цели четыре вражеских истребителя, заметив группу Пе-2, пытались с ходу атаковать первую девятку. Французы Прециози и Дюран, находившиеся в этот момент выше и правее бомбардировщиков, вовремя разгадали намерения фашистов и заградительным огнем отразили атаку. Тогда четверка вражеских истребителей бросилась на них. Завязался воздушный бой.

На помощь Прециози и Дюрану поспешила четверка Тюляна. Схватка была короткой, но после нее фашисты не досчитались двух самолетов. Их сбили старший лейтенант Прециози и лейтенант Дюран. Пока шел воздушный бой, бомбардировщики с пикирования сбросили точно на цель бомбы, уничтожив несколько вражеских орудий и минометов, вызвав два пожара в районе артиллерийских позиций. Боевое задание, в котором первый раз на советско-германском фронте принимала участие французская эскадрилья «Нормандия», было выполнено.

Впоследствии французские летчики изъявили желание летать в составе 18-го гвардейского истребительного авиационного полка, на вооружении которого были самолеты Як-1.

Летчики «Нормандии» героически и успешно сражались за Орел. Но не обошлось и без потерь. В неравном бою пали смертью храбрых легендарный командир эскадрильи майор Жан Луи Тюлян и его боевой заместитель капитан Литольф. Тяжелы были эти утраты. Однако французские летчики не теряли морального духа. Их воодушевляли блестящие победы Красной Армии на Курской дуге. В начале августа 1943 года эскадрилья была переформирована в 1-й отдельный истребительный полк «Нормандия» сражающейся Франции. Командование полком принял майор Пьер Пуйяд. Инженером полка был назначен инженер-капитан Агавельян С. Д.

Большой путь прошли советские авиаторы крылом к крылу с французскими летчиками-истребителями, много боев провели совместно. Этот путь начался с Подмосковья и закончился у берегов Балтики и Восточной Пруссии. Советские и французские летчики 303-й АД участвовали в освобождении Орла, Брянска, Смоленска, Советской Белоруссии и Литвы, в овладении городами Гумбинен, Инстенбург, Кенигсберг, Пиллау.

За успешные бои и надежное прикрытие наземных войск при форсировании реки Неман полку «Нормандия» было присвоено наименование «Неманский». На боевом знамени полка сияли советские ордена Красного Знамени и Александра Невского и французские: Почетного легиона, Крест войны с шестью пальмами, Крест освобождения, Военная медаль.

Многих советских орденов были удостоены летчики французского полка «Нормандия — Неман». Четверо из них — Марсель Лефевр, Марсель Альбер, Роллан де ля Пуап и Жак Андре стали Героями Советского Союза.

Марсель Лефевр быстро сблизился с советскими летчиками. Его интересовало все: и тактика группового воздушного боя, и техника пилотирования на «яках», и как сражаются с «фокке-вульфами» и «мессерами» русские? По характеру общительный, любознательный, предельно вежливый, без фальши и назойливости. Он сбил 11 фашистских самолетов, когда наступил трагический день — 22 мая 1944 года.

Выполняя боевое задание в районе Витебска, Лефевр заметил течь бензина. Передал по радио: «у меня неприятности, прикрой. Иду на посадку… Я весь в бензине». Самолет приземлился. Кружа над аэродромом, де Жоффр следил за своим командиром. Он увидел, как после приземления самолет Лефевра подруливал, разворачивался…

И вдруг огромный факел огня и дыма взметнулся к небу. Воспламенился самолет вместе с летчиком. Семь дней врачи боролись за жизнь пилота. Они сделали все, что в человеческих силах. Но спасти Лефевра не удалось. С воинскими почестями бесстрашный летчик был похоронен в Москве.

За образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом отвагу и героизм Марселю Лефевру Указом Президиума Верховного Совета СССР было присвоено высокое звание Героя Советского Союза.

Советский народ, его Вооруженные Силы сохранят в веках имя благородного сына Франции, геройски сражавшегося против немецко-фашистских поработителей и отдавшего жизнь за независимость и счастье советского и французского народов.

В одном из авиаполков Марсель Лефевр занесен навечно в списки личного состава.

Март 1943 года. Первый бой французских друзей

Марсель Альбер. Свой боевой путь начал весной 1943 года. Первые победы и потери: Прециози и Дюран сбили по одному «фокке-вульфу», погибли Бизьен, Дервиль, Познанский. Тяготы фронтовой жизни наравне со всеми нес и Альбер. Каждый день на волоске от смерти. Каждый полет мог оказаться последним. 16 июня 1943 года Альбер и Прециози барражировали в районе Думиничи и получили сигнал со станции наведения о появлении разведчика противника. Они устремились к нему. «Рама» тоже заметила их и с резким снижением на максимальной скорости пыталась уйти. Атака, еще атака. Кабина стрелка разбита, левый мотор начал дымить. Еще очередь, и вражеский разведчик перевернулся в воздухе и вошел в пикирование, все больше разгораясь. А несколько часов спустя снова в бой. Волна за волной идут вражеские самолеты. И вновь им путь преграждают «яки» «Нормандии».

Самолетам было тесно в небе, которое, казалось, раскалывалось от рева моторов и треска пушек.

В эти жаркие дни Марсель Альбер был постоянно в воздухе.

События сменялись в бешеном темпе. Во главе восьмерки «яков» Альбер вылетел для прикрытия наших наступающих войск. В районе барражирования увидел ниже себя вражеские самолеты, которые бомбили наш передний край. Заметив наши «яки», немцы повернули на запад. Восьмерка Альбера, пользуясь высотой, легко догнала противника. Французские летчики с ходу обрушили на них всю огневую мощь своих машин. Стремительный удар разогнал фашистов, они пытались уйти на бреющем полете. Надо не упустить уходящего противника.

— За мной! — скомандовал Альбер.

Все устремились за командиром. А он вместе с Амарже, догнав самолет врага, двумя очередями уничтожил его. Это была двадцать третья победа Альбера. Отважный французский летчик был представлен к званию Героя Советского Союза.

«Франция, — писала «Правда», — гордится своими героями. И сегодня их горячо приветствует весь советский народ».

Роллан де ля Пуап, опытный летчик-истребитель, прибыл в Советский Союз весной 1943 года. В русское небо поднялся в числе первых, чтобы сразиться с фашистами. А затем, что ни день, то боевое задание.

Шло время. Эскадрилья росла, увеличивался ее боевой счет. Заслуги многих французских летчиков были отмечены высокими советскими наградами. Орден Красного Знамени засиял на груди Роллана де ля Пуап.

Осень 1944 года застала французский авиаполк в Восточной Пруссии. Шли ожесточенные и непрерывные бои. Немцы стремились любой ценой остановить наступление советских войск.

Роллан де ля Пуап вылетел со своим звеном на блокировку аэродрома. При подходе к цели Роллан заметил фашистские истребители Ме-109 и ФВ-190, которые начали подниматься в воздух. Противник, видимо, был предупрежден постами наблюдения о приближении четверки «яков» и решил поднять восьмерку. Осторожничать не было времени, и Роллан принял дерзкое решение — атаковать немцев всей четверкой.

Противник не набрал еще полной скорости и был не в состоянии что-либо сделать против атакующих.

Внезапный удар по аэродрому Сеща

В результате немцы, потеряв три самолета из восьми, не выдержали навязанного им стремительного боя и поспешили

уйти в облака.

Через пятнадцать минут Роллан докладывал подполковнику Пуйяду: «Задание выполнено. Три самолета сбиты».

27 октября 1944 года подполковник Пуйяд доложил в Москву о 200-й победе своего полка. А спустя сутки Московское радио передало Указ Президиума Верховного Совета СССР: старший лейтенант Роллан де ля Пуап стал Героем Советского Союза.

Ранним утром 16 января 1945 года одна из четверок полка «Нормандия — Неман» под командой Жака Андре прикрывала наши наступающие войска. Через некоторое время Жаку сообщили:

— С запада идет большая группа вражеских самолетов.

Четверка Андре смело двинулась навстречу врагу. Через несколько минут впереди на высоте 2000 метров появились 20 ФВ-190 с бомбами. Их прикрывали столько же «фоккеров» без бомб.

— Приготовиться к бою!

Жак Андре всегда отличался решительностью, умением мгновенно ориентироваться в обстановке, обладал быстротой реакции. На большой скорости со снижением отважная четверка «яков» врезалась в строй истребителей-бомбардировщиков. И прежде чем успели что-либо сделать самолеты прикрытия, три машины противника загорелись. Остальные, беспорядочно сбрасывая бомбы, рассыпались в разные стороны. Когда фашисты заметили, что перед ними только четыре «яка», они с яростью набросились на четверку Андре.

Разгорелся яростный воздушный бой. Во всем своем блеске раскрылись тогда великолепные боевые качества нашего самолета — его маневренность, огневая мощь. Ни на мгновение не упуская из виду друг друга, готовые в любой момент прийти на выручку, летчики звена Андре сбили еще три вражеских самолета и без потерь вернулись на свой аэродром.

Сам Жак Андре сбил в этом бою четыре самолета врага! Его лицо светилось радостью, когда он вылез из кабины. Казалось, вот-вот он рассмеется счастливым смехом.

Язык жестов был понятен французам

Когда Жака расспрашивали о бое, он отводил все попытки подчеркнуть его смелость, умение, талант. Весь успех дня отдавал

своему самолету.

Как товарища, как живое существо любил он свой «як».

— В этой машине, — говорил он, — я чувствую себя в воздухе полным хозяином.

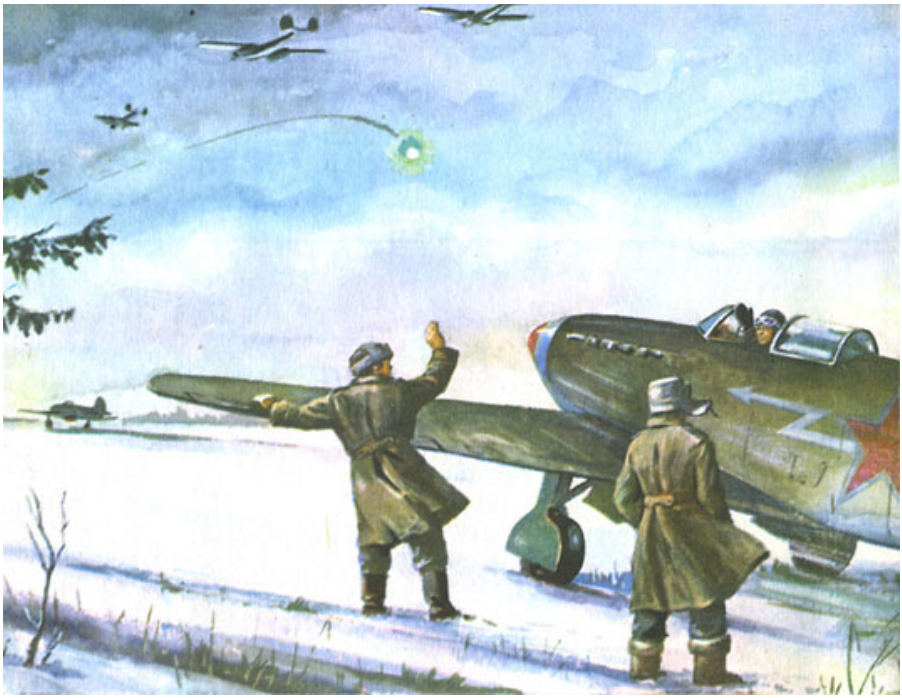
И он был искренен, как был искренен и правдив всегда во всех поступках и делах. В дни самых напряженных боев под Кенигсбергом в поединке Жак Андре сбил пятнадцатый самолет противника. Этой победой закончил войну Жак Андре. За время пребывания на фронте он совершил 130 боевых вылетов и был удостоен звания Героя Советского Союза. Великолепный итог!

— Спасибо тебе за все. — И Жак прижался к борту «яка» щекой.

И вот передышка в боевых действиях в районе Курска, длившаяся третий месяц, окончилась. Рано утром 5 июля 1943 года немецко-фашистские войска перешли в наступление.

О начале его летчики 303-й истребительной авиации узнали 6 июля, но к активным боевым действиям их пока не привлекали. По радио в оперативных сводках сообщалось, что советские войска, поддерживаемые авиацией, отбивают одну атаку врага за другой, уничтожая мощную технику врага — «тигры», «пантеры», «фердинанды».

Читая сводки информбюро, летчики 303-й дивизии огорчались затянувшимся затишьем на нашем участке фронта. Между тем наши войска, сдержав натиск врага, измотав и обескровив его ударные части, сами перешли в наступление. В ночь на 12 июля удары по обороне врага первыми начали наносить ночные бомбардировщики. Они непрерывно шли на запад. На участках предполагаемого прорыва на укрепления вражеской обороны были сброшены сотни бомб.

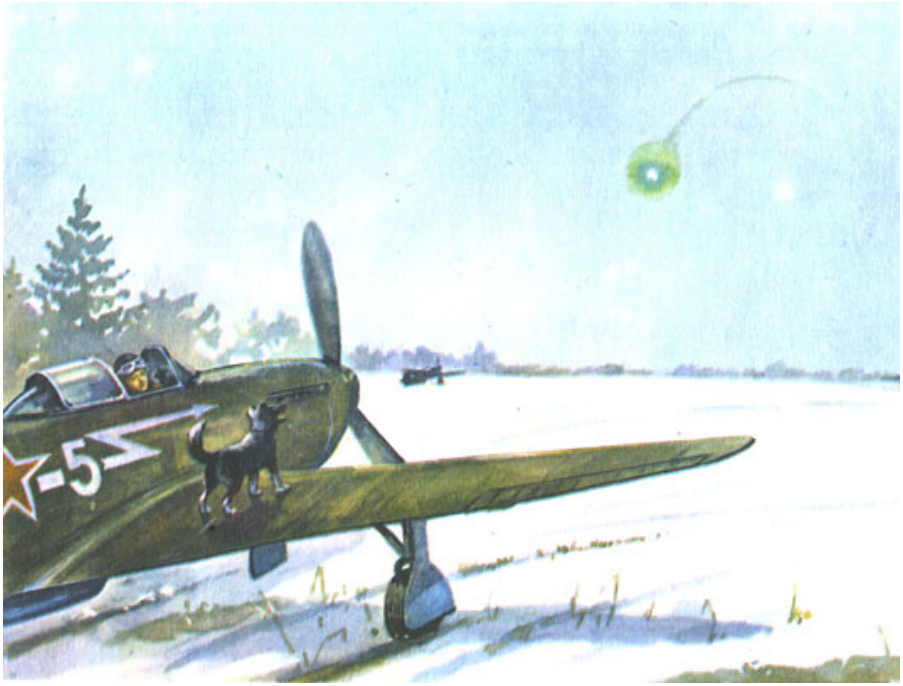


Прикроем бомбардировщиков!

Утром в 6 часов был передан по радио и телефонам условный сигнал «Буря». Сигнал приняли во всех батальонах, батареях, в эскадрильях.

Радисты и телеграфисты стали буревестниками наступления, невиданного по своей мощи. Такого артиллерийского грома еще не слышала Орловская земля. С ним могла сравниться только канонада, которая гремела к юго-востоку от нас, на окаймленной огнем Орловско-Курской дуге.

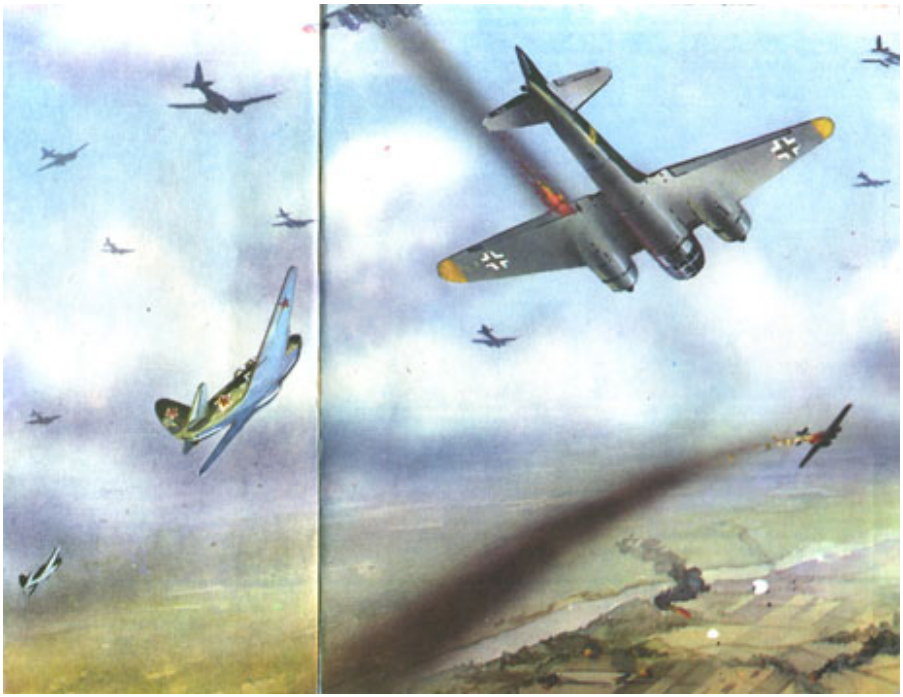
Только в самые первые мгновения можно было различить звуки отдельных выстрелов. Затем все слилось в надсадный, всепотрясающий гул. Горизонт на юге исчез за дымом и огнем.



Собака Зазу — друг французских пилотов

И вдруг орудийный гром внезапно смолк. Нам показалось, что мы оглохли — такой непривычной, почти сверхъестественной была тишина. Она больно ударила в уши. А затем, после пятнадцатиминутной паузы, канонада вторично потрясла небо и землю.

Здесь, под Орлом и Белгородом, фашистов подвели их расчеты, все оказалось иначе, чем они ждали. После сокрушительного удара советской артиллерии наступила тишина. Солдаты противника бросились из укрытий в передовые траншеи. Но за паузой последовал новый шквал огня и металла, который сметал с лица земли все на своем пути.



В небе Курской битвы

Перед началом нашего наступления над линией фронта прошли группы самолетов Ил-2. Они поставили перед передним краем обороны противника дымовую завесу, ослепив его пехотинцев, артиллеристов и минометчиков. Затем в воздух взвились ракеты, извещая о начале атаки. Стоявшие в засаде танки сбросили маскировку и двинулись на неприятельские окопы, а за ними с криками «Ура!» пошла в атаку пехота.

* * *

Что такое воздушный бой? Даже самыми емкими, самыми точными словами трудно передать те мгновения и все психологические нюансы, которые испытывает летчик в нем.

В момент горячей схватки все моральные и физические силы летчика-истребителя предельно сосредоточены. Мгновенный и правильный анализ своего положения по отношению к вражеским самолетам, безошибочный маневр и точная стрельба — вот основные слагаемые воздушного боя. Плюс бесстрашие и отвага: без этого нет воздушного бойца! К этому летчик готовится постоянно и настойчиво.

Помню раннюю весну 1943 года. Зеленым ковром покрылась земля насколько хватает глаз с высоты. Летчики ежедневно и по многу раз отрабатывают слетанность и взаимодействие пар, чтобы каждая из них стала боевой единицей, обладала неограниченной свободой маневра, была менее уязвима, а ведущий и ведомый научились взаимно оберегать друг друга.

Подбор пар, отработка взаимодействия и взаимопонимания между ведущим и ведомым и другие элементы составляли ту первооснову, без которой невозможно грамотно вести бой. Задача заключалась в том, чтобы пары не разрывались и ведомый не терял ведущего.

Моим ведущим в то время был Миша Чехунов. Спокойный, уравновешенный старшина был в бою расчетлив и смел. «Братья старшины» называли нас в полку, потому что мы были неразлучны на земле и в воздухе.

В дивизии много уделялось внимания учебе. Часто проводились тренировочные воздушные бои, перехваты учебных целей. Иногда участникам тренировочных полетов приходилось с ходу вступать в бой.

Вылетев в паре с Чехуновым, мы должны были пройти по маршруту, провести учебный воздушный бой и «заглянуть», что делается за линией фронта. Ведь каждый летчик в некоторой степени и разведчик. Выполнив задание маршрутного полета, встретили в воздухе немецкий самолет юго-западнее Сухиничи, Он попытался от нас удрать, но от хорошо слетанных истребителей уйти очень трудно. Мы вовремя разгадали намерение фашистского разведчика и атаковали его с двух сторон, как говорят летчики, «взяли в клещи». Из этих клещей противнику удалось выйти только горящим факелом…

Ранним утром 24 апреля четверка наших истребителей получила задание сопровождать штурмовики, которые должны были нанести удар по аэродрому противника в районе Спас-Демянска. Вылетели Ляпунов, Замковский, Чехунов и я. Хотя наша атака была неожиданной, над аэродромом нас встретили шесть истребителей противника, В коротком бою немцы не досчитались трех «мессеров». Наши штурмовики уничтожили на земле 18 вражеских бомбардировщиков и вернулись без потерь.

Во время Орловско-Курской битвы мне много приходилось летать с Мишей Чехуновым. 18 июля 1943 года мы сопровождали наши штурмовики, которые наносили удар по автоколонне противника, отступающей из Орла на Брянск. Штурмовики мастерски произвели штурмовку. Они сначала вывели из строя передние машины и задние, а затем обрушили всю мощь своего огня на остановившуюся колонну. Мы с Мишей тоже уничтожили

по одной машине, так как в воздухе вражеских истребителей не было.

Позже наша дивизия была перенацелена на смоленское направление.

Вылетели с Мишей Чехуновым на разведку в район железнодорожной станции Павлиново, На станции обнаружили до десяти эшелонов с живой силой и техникой противника. Станция была сильно прикрыта зенитным огнем. Вся эта масса войск должна была прибыть в район Ельни. Мы срочно доложили по радио о результатах разведки. Командование решило нанести бомбовой удар по обнаруженной цели. Были подняты два десятка пикирующих бомбардировщиков «Петляков-2». Их сопровождали истребители 18-го гвардейского полка и французские летчики эскадрильи «Нормандия». В результате точных попаданий бомб, эшелоны противника были уничтожены. Возникли большие очаги пожаров, вызванные взрывами.

Последний бой Михаил Чехунов провел 2 сентября 1943 года. Он вылетел по вызову с командного пункта нашей Воздушной армии в район Ельни. Но вылетел без меня, так как я был в это время на станции наведения. Нам хорошо было видно, как Миша Чехунов в паре с Замковским дерзко атаковал восьмерку «фоккеров» и с первой же атаки уничтожил вражескую машину. В этом неравном бою, как позже мы узнали, Чехунов был ранен в голову и потерял сознание. Машина стремительно понеслась к земле. Весь этот бой мы наблюдали с командного пункта, и как мне хотелось быть тогда рядом с другом!

Песня о Татьяне

Помню, как девушка-радистка, находящаяся со мной, кричала:

— Миленький, миленький, ну еще немного, тяни, тяни к своим!..

Неуправляемый самолет врезался в землю, развалившись на части. И лишь далеко отброшенная кабина с летчиком каким-то чудом осталась невредимой…

— Волей судьбы я остался жив, — вспоминает М. Н. Чехунов. — В бессознательном состоянии меня подобрали пехотинцы. Лечился в нескольких госпиталях, потом добился, чтобы меня перевели в родной полк.

Друзья с радостью встретили боевого товарища. Командир полка вручил ему давно ожидавшую награду — орден Красного Знамени.

Но летать Михаил Чехунов больше уже не смог — осколком вражеского снаряда был поранен правый глаз.

Немногословны фронтовые характеристики и аттестации, но за каждой строкой видится подвиг. «Гвардии старший лейтенант Чехунов Михаил Никитович, — читаем в одной из них, — с июля 1944 года назначен адъютантом авиационной эскадрильи 18-го гвардейского истребительного авиационного полка с должности

старшего летчика после ранения в воздушном бою и лечения в госпитале. В период Отечественной войны произвел 164 успешных боевых вылета, провел 40 воздушных боев, в которых лично сбил 10 самолетов противника, один самолет в группе и один на земле при штурмовке… Награжден орденами Красного Знамени, Отечественной войны обеих степеней, Красной Звезды…»

Таков вклад в нашу общую победу моего боевого друга Михаила Чехунова.

Летом 1943 года инициатива уже прочно принадлежала советской авиации, моральное превосходство наших летчиков было явным. Это особенно ярко проявлялось в минуты неравного боя. В дни сражения на Курской дуге 16 истребителей, ведомые подполковником Голубовым, возвращались с задания и натолкнулись на вражескую армаду, состоящую из 50 «юнкерсов» и 40 «хейнкелей». По сигналу Голубова 16 советских истребителей на большой скорости врезались в строй вражеских самолетов. В результате немцы не выдержали, ушли за линию фронта, потеряв 14 машин. В группе Голубова были сбиты 2 самолета.

Опыт — великое дело. В ходе войны уже выросли новые боевые кадры, которые личным примером могли показать, как надо драться с врагом. Почти в каждом боевом вылете участвовали командиры эскадрилий, полков и даже дивизий. Это вселяло уверенность в летчиков, придавало в бою дополнительную силу.

Голубов и его друзья часто сражались против вдвое-втрое превосходящих сил врага, но советские истребители всегда покидали поле боя победителями.

Наша авиация на всех фронтах надежно прикрывала наземные войска.

Ни разрекламированные Геббельсом «фокке-вульфы», ни новая модель «хейнкелей» не вернули немцам утраченного господства в воздухе.

Таких эпизодов было тысячи в течение тридцатидневного сражения, небывалого в истории войны. Победа за нами. Праздновал первый день свободы и многострадальный Орел.

Вперед на запад!

Наступление на смоленском направлении началось 7 августа 1943 года. С самого начала операции развернулись упорные бои на земле и в воздухе. В небе с новой силой завязались ожесточенные схватки. Летчики 303-й истребительной авиадивизии прикрывали войска на направлении главного удара.

Тяжелые бои за Смоленск разгорелись еще на дальних подступах к городу. Особенно упорный характер они приняли в районе Ельни. Вот и сейчас летчики, пообедав, решили немного отдохнуть в землянке. Первая заповедь пилота: пока самолет готовится к вылету, не теряй ни минуты. Только лётчики успели отключиться, раздалась команда: «На вылет!» Пилоты вскочили, на ходу надевая шлемофоны. Машины уже готовы, механики, как всегда, на высоте. Поставлена задача: прикрыть наши войска в районе Ельни. Здесь немцы упорно сопротивлялись, неоднократно переходили в контратаки.

Нашу группу повел опытный летчик мой ведущий Иван Заморин. Его знали уже и за пределами нашей дивизии. Он имел к тому времени несколько десятков боев и 12 сбитых самолетов. Летать с ним — большая честь и хорошая школа.

На подходе к цели мы увидели беду: немцы бомбили наши войска, один за другим поднимались столбы дыма и огня. Прилети мы минут на пять раньше — и можно было бы предотвратить все это.

— Внимание, — передает летчикам Заморин по радио, — впереди противник!

Мы не встретили заградительный заслон истребителей. Это нас немало удивило. Неужели проглядели? Нет, немцы не изменили своей тактики. Ляпунов вовремя заметил «фоккеров», вываливающихся из-за облаков, и устремился им наперерез. А внизу все ширится площадь разрыва бомб. Но на это есть командир. Заморин и сам понимает, что мешкать нельзя, предупреждает: «Прекратить лишние разговоры! Все внимание за воздухом!» До боли в глазах Заморин всматривается вперед. Там все плещется в багряном пламени. Где-то здесь должны быть бомбардировщики. Но вот ветер начал рассеивать дым и пыль, оголяя поле боя. Зловеще чернея, зияют на земле свежие воронки от бомб. Заморин не выпускает из виду четверку «фоккеров», она пошла не на запад, а к югу. Заметив наших истребителей, они решили держаться поближе к своим бомбардировщикам. Наконец мы увидели и «юнкерсов», одна группа отбомбилась, пришла вторая. Ю-87 уже начали вытягиваться в цепочку, чтобы

образовать замкнутый круг. Тактику замкнутого круга фашисты переняли у наших «илов». Главное, не дать замкнуть круг. На большой скорости мы несемся на фашистские самолеты. Заморин мгновенно прикидывает план атаки. Надо успеть с ходу разорвать круг. Немцы все же успели сомкнуть его, А над «юнкерсами» уже настороженно барражирует четверка ФВ-190. Она готова к встрече с парой Ляпунова, но Ляпунову трудно парой сковать четверку «фоккеров», и Заморин немедленно направляет ему на помощь Черного и Даниленко. Мы остаемся одни с Замориным против «юнкерсов»! Заморин обычно ныряет в этот «круг», а я, как всегда, буду прикрывать его от атак «фоккеров».

* * *

Итак, все внимание мы устремили на «юнкерсы». Их много, гораздо больше, чем было видно издали. При таком плотном круге защитный огонь очень сильный.

Принимаем решение: атаковать одновременно, так надежнее. Первым Заморин приказал атаковать мне. Все понятно: сам он будет бить по самолету, который будет угрожать мне. Это придает мне уверенность в успехе. Я выбираю цель, энергично сближаюсь с ней. Мой «як», как бы приседая, притормаживается, готовый дать смертельную очередь в тело пирата. А задний сосед этого пирата уже настороженно доворачивает нос своего «юнкерса» на мой «як». Прикончить заднего «юнкерса» надо бы раньше, чем он откроет огонь. Но Заморин озадачен: он заметил, что ФВ-190 спешит на помощь бомбардировщикам. Сложная обстановка — мы оба оказались под угрозой. Но и здесь есть выход. Ведь мы рядом с «юнкерсами», а вражеский истребитель только на сближении. В нашем распоряжении всего несколько секунд. Успех зависит только от быстроты и расчета. И Заморин, не упуская из виду пикирующего на нас вражеского истребителя, устремился на бомбардировщика. Свой маневр он рассчитал, но все же хочется все сделать еще побыстрее. Ведь в этот момент, может быть, тебя сзади уже взял в прицел вражеский истребитель. И все равно торопливость здесь недопустима. Вот фашистский бомбардировщик как бы вписался в перекрестие прицела. Огонь пушки и двух крупнокалиберных пулеметов сделал свое дело, «лаптежник» начал разваливаться, не успев выпустить и снаряда по моему самолету.

Не теряя мгновения, Заморин поспешил на выручку ко мне. Но… защита уже не потребовалась.

«Фоккер», который пикировал сверху, дымя, падал сзади

Заморина. Это Борис Ляпунов вовремя пришел к нам на выручку.

Всего две-три минуты боевого времени, а сколько произошло событий! «Неплохо сработано», — похвалил капитан своих ребят, видя, как еще два бомбардировщика, пылая, пошли вниз. Остальные, сбросив куда попало бомбы, в беспорядке пошли наутек. За ними поспешили и «фоккеры».

Опять группа Заморина вместе. А на фоне предзакатного неба впереди снова появились «юнкерсы». Но немцы шли ниже и под прикрытием всего лишь пары «фоккеров». Не раздумывая, Заморин повел группу в атаку.

После первого же захода наших «яков» немцы поспешили избавиться от бомбового груза, нанеся крепкий удар по своим же войскам. В тот памятный день в штабной сводке было записано: «Группой Заморина проведено два воздушных боя и сбито семь немецких самолетов. Своих потерь нет».

* * *

Наши самолеты непрерывно находились в воздухе, сменяя одну группу другой. После полудня десять «яков» 18-го гвардейского полка и десять «яков» «Нормандии» вылетели с заданием прикрыть с воздуха Ельню. Город горел. Над ним стояла плотная туча дыма и пепла. На высоте 3000 метров самолеты сновали, как потревоженные пчелы.

— Внимание! «Хейнкели» и «фоккеры»! — слышится в наушниках.

Гвардейцы первыми набрасываются на сотню с лишним немецких бомбардировщиков, сопровождаемых большими группами истребителей. Немцы решили сровнять Ельню с землей. Вся их авиация на этом участке фронта была в воздухе.

Десятка Сибирина идет в атаку. Выполнив боевой разворот, «яки» атакуют группу в тридцать «хейнкелей». Завязывается ожесточенный бой. Противник старается упредить наших пилотов, но Лобашов первым приканчивает «хейнкеля». Схватка достигает наивысшего напряжения. Лица летчиков искажены от неимоверных перегрузок, от прилива крови к голове темнеет в глазах, но пальцы судорожно сжимают гашетки. В фантастическом круговороте на максимальных скоростях, напоминающем адскую круговерть, каждый пилот все выжимает в этой огненной карусели и из машины и из себя.

Лобашов, Пинчук и Соболев поджигают три «фокке-вульфа», французы тоже хорошо стреляют в цель: попали Фуко, Риссо и Матис. Они поджигают тоже три «фокке-вульфа». Но и немцы не

остаются в долгу. Сбиты Лобашов, Соболев и французы де Форж, Лоран, Фору и де Сибур. Лорану и Фору удается спастись, но для де Форжа и де Сибура это утро было последним.

И вот наступает новый день.

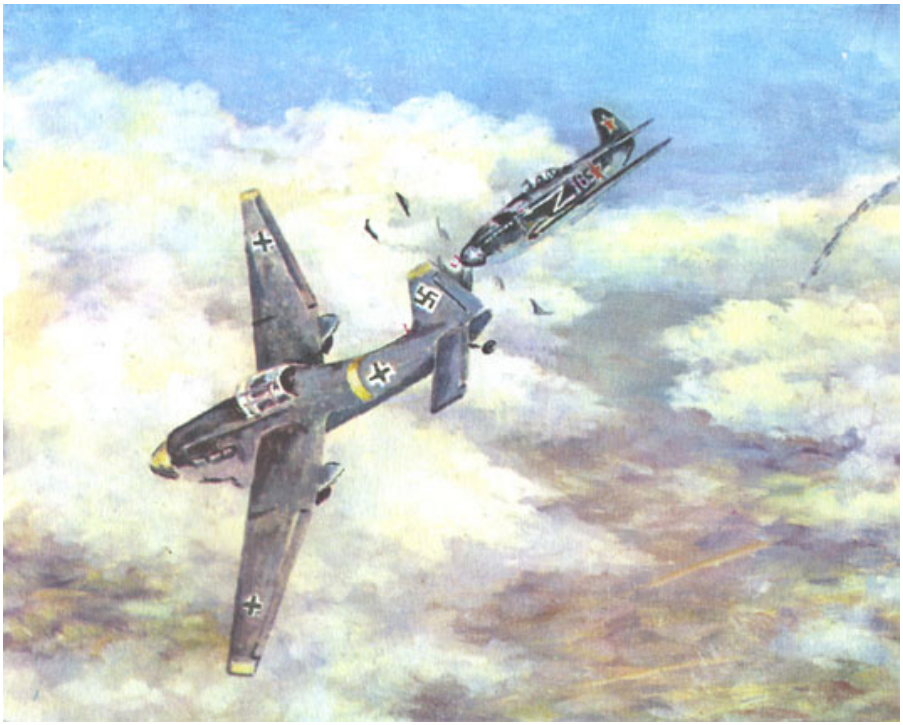
Четверка истребителей 18-го гвардейского авиаполка ведет бой с группой бомбардировщиков Ю-87. Николай Пинчук сбил один из них и стал преследовать второй. Нагнав его, Пинчук с дистанции около сорока метров нажал на обе гашетки. Но пушка и пулеметы молчали. Видно, кончились боеприпасы. И тогда комсомолец решил идти на таран…

Вот как об этом бое вспоминает сам Пинчук: «30 августа 1943 года до конца жизни останется в моей памяти. Наши наземные и воздушные войска дрались на подступах к Белоруссии. И вот это радостное чувство, что ты скоро будешь в родных краях, поднимало настроение, прибавляло сил.

Затрещал стоявший неподалеку от нас полевой телефон. Телефонист взял трубку, выслушал команду и громко объявил: «Четверка — в воздух!» Мы быстро разбежались по самолетам, запустили моторы и взлетели.

Поднявшись на 3000 метров, издалека увидели, как с запада навстречу тянется большая группа немецких самолетов. Подошли поближе и установили, что перед нами до пятидесяти бомбардировщиков Ю-87 — «лапотников», как их называли из-за того, что у них не убирались шасси. Сибирин скомандовал: «Атакуем первую девятку!»

Мы врезались в строй врага. С первой атаки четыре «юнкерса» рухнули на землю. Каждый из нас сбил по одному самолету. Строй фашистов смешался. А в это время французы вступили в бой с истребителями прикрытия. Началась смертельная карусель. При выходе из атаки прямо перед собой увидел «юнкерс». Нажимаю на гашетку — тишина. Мгновенно, как-то сама собой пришла мысль: «Надо таранить!» Но фашист, словно отгадал замысел, начал маневрировать, поливая мой самолет пулеметными очередями. Я был ранен, но не отступил от врага. Резко повернул машину вправо, увеличил скорость и левой консолью крыла своего «яка» ударил по фюзеляжу «юнкерса». Он тотчас переломился пополам. Но и у моего «ястребка» не стало половины левой плоскости.



Летчик Николай Пинчук таранит Ю-87

Самолет потерял управление. Все попытки вывести его в горизонтальное положение оказались безуспешными. Выход был один — воспользоваться парашютом. Попытался открыть фонарь кабины, а он ни с места. Очевидно, деформировался при ударе. Раздумывать было некогда. Отстегнув привязные ремни, я ногами уперся в педали и, сцепив пальцы обеих рук, с огромным усилием потянул на себя рукоятку фонаря. И вдруг неистовая сила выбросила меня из кабины.

Раскачиваясь на лямках парашюта, я осмотрелся и обнаружил, что завис над территорией врага. Помог ветер, который все дальше относил меня в сторону своих. Но вдруг заметил, что с левого бока появился «фоккер». Видя мою беззащитность, фашист решил не спеша расстрелять меня в воздухе.

А воздушный бой продолжался. Я успел заметить, как два истребителя с трехцветным коком винта вели бой с двумя ФВ-190. Один «фокке-вульф» задымил и пошел к земле. Тем временем стрелявший по мне самолет делал маневр для повторной атаки. Покончив со вторым фашистом, пара французских летчиков устремилась за ним и не дала возможности

немцу расстрелять меня в воздухе. Когда французы пролетали мимо, я увидел на фюзеляже одного самолета цифру «11». Это был «ястребок» лейтенанта Дюрана! От радости я закричал, словно он мог меня услышать: «Мерси, шер ами!» Дюран сделал еще несколько кругов надо мной, а затем развернулся в сторону своего аэродрома. Видно, кончалось горючее.

Французы Дюран и Лефевр пришли на помощь Николаю Пинчуку

Когда я приземлился в кустах боярышника, поцарапав ноги и лицо, увидел неподалеку лейтенанта-пехотинца с автоматом на изготовку.

— А ну-ка, фриц, топай сюда!

Я не спеша подошел и успел только сказать:

— Я не фриц, а советский летчик…

В глазах у меня потемнело, изо рта пошла кровь и я опустился на землю, подбежали красноармейцы, командиры и наперебой начали рассказывать об этом воздушном бое и о моем таране. Оказывается, они все видели с земли. Даже подсчитали

количество сбитых самолетов — девять.

Медсестра сделала перевязку, Фашистская пуля прошла в двух сантиметрах правее позвоночника, пробила легкое и вышла под мышкой правой руки. Меня уложили в кузове грузовика на охапку сена и отправили в медсанбат.

2 сентября всех раненых на автобусе повезли на железнодорожную станцию для эвакуации в тыл. По дороге нам встретилась колонна автомашин. Счастливый случай! Оказалось, личный состав и штаб полка переезжали на новое место, Я попросил шофера остановить автобус, с трудом вышел, и однополчане сразу узнали меня.

— Ну как, с нами двинешь или в тыл поедешь? — спросил заместитель начальника штаба.

— Конечно, с вами! — обрадовался я.

Товарищи и друзья встретили меня радостно и немного удивленно.

— Коля, а ведь мы тебя похоронили. И салют даже из пистолетов дали. Вот, ведь, какая оказия-то вышла… Ну, значит, жить долго будешь.

Через месяц я снова был в боевом строю».

На смоленской земле уже в первый день наступления наши солдаты и офицеры проявляли героизм и мужество. Среди них особенно отличились воины 10-й гвардейской армии коммунисты старший лейтенант И. Поворознюк, командир взвода 119-го отдельного стрелкового полка гвардии лейтенант А. Сосновский. Танкист Поворознюк отличился в районе деревни Веселуха. Его экипаж в неравном бою уничтожил несколько огневых точек, танк и два самоходных орудия гитлеровцев. Сосновский храбро дрался в районе населенного пункта Буда. Вместе с боевыми друзьями он отбил несколько контратак фашистов, но не оставил занимаемую позицию. В неравном бою он погиб, но до конца выполнил свой воинский долг. Обоим воинам было присвоено высокое звание Героя Советского Союза.

* * *

Наступление на направлении главного удара возобновилось, однако достичь существенных результатов не удалось.

Ожесточенное сопротивление фашистов и тяжелые условия лесисто-болотистой местности сказывались на темпах наступления. И все же советские воины умело обходили опорные пункты, теснили гитлеровцев, овладевая одним рубежом за другим. Высокое умение действовать в сложных условиях

проявили подразделения 1-й штурмовой инженерно-саперной бригады при захвате опорного пункта на высоте 233 в районе населенного пункта Гнездилово.

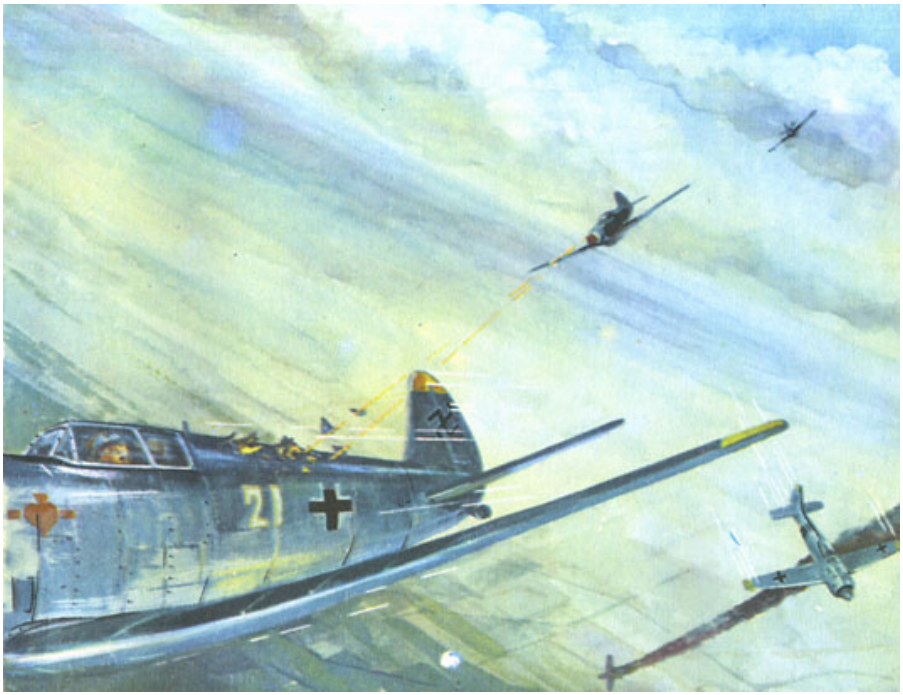
И случилось это при необычных обстоятельствах. Трое суток наша пехота атаковала противника, оборонявшего эту высоту, но безрезультатно.

Солнце уже клонилось к закату, когда мощное солдатское «ура» взметнулось над окопами. Это в рукопашную схватку с врагом, в который уже раз, бросились подразделения майора Ф. Белоконь и капитана Д. Евтушенко.

Воздух, раскаленный летним зноем и жаром боя, посеревший от пыли и дыма, постепенно стал проясняться. Земля продолжала дымиться, смрадно чадили подбитые танки, повсюду горела сухая трава.

И вот в наступившей тишине пехотинцам и артиллеристам вновь стали слышны гул авиационных моторов и очереди пушек и пулеметов в вышине: в вечернем небе с новой силой разгорался воздушный бой.

Сначала было трудно различить, где наши, а где немецкие самолеты. Но вот эта карусель маленьких серебристых крестиков в вышине стала распадаться, и одна за другой машины устремились вниз. Приглушенный расстоянием, гул моторов перерастал в могучий рев, И вдруг все увидели, что за четверкой фашистских истребителей мчится всего лишь один краснозвездный «ястребок».



В атаке — Борис Ляпунов

Один против четырех?

Снова послышалась пулеметная очередь. Теперь было отчетливо видно: стрелял советский истребитель. Огненная трасса пуль резанула по одному из «мессеров», который задымил и, переваливаясь с крыла на крыло, врезался в землю за лесом, взметнув вверх столб огня и дыма.

— Ура! Сбил! — ликуют наши солдаты.

Снова очередь «яка», и второй фашист упал на лес.

— Ура-а-а! — дружно прокатилось вдоль переднего края наших окопов. Это зрелище так воодушевило наших бойцов, что по сигналу командиров они тут же поднялись в атаку, и противник был выбит с высоты 233. Но вот, словно раненая птица, наш «ястребок» стал медленно снижаться, кренясь то вправо, то влево. Перебитые крылья слабо его держали. Наконец он приземлился, не выпуская шасси, в расположении стрелкового батальона. С трудом поднялся летчик из кабины и слабым голосом сказал: «Передайте гвардейцам, я свой долг выполнил». Это были последние слова. Борис Ляпунов скончался на руках пехотинцев.

Есть события, которые запоминаются навсегда, накрепко врезаются в память. Именно таким был подвиг командира звена

второй эскадрильи Бориса Ляпунова. Известие о его смерти потрясло нас. И вместе с тем все мы гордились его героическим подвигом.

Так уж повелось: молодое поколение учится у старших. Это особенно требовалось на фронте, когда нужно было в короткий срок, в условиях, максимально приближенных к боевым, подготовить и ввести в строй молодое пополнение. Не считаясь со временем, которого было в обрез, командиры полков и эскадрилий в просветы между боевыми заданиями готовили молодежь.

В нашей дивизии один полк летал на «лавочкиных», которые были хороши для ведения разведки. Подполковник Пильщиков, командир 523-го полка, беспрерывно летал на боевые задания и в этих нелегких условиях готовил для боя молодежь. В ее числе был и Александр Сморчков. Спокойный, уравновешенный, он всегда оставлял о себе хорошее впечатление. В то время в полк он прибыл из летной школы, в которой некоторое время был инструктором.

Многим ветеранам запомнился первый вылет Сморчкова, его боевое крещение. Они в паре с подполковником Пильщиковым вылетели на сопровождение шестерки «илов», которые наносили удар по вражеским позициям в районе Смоленска. До цели прошли спокойно. В районе цели облачность 3–4 балла. Летчики называли ее пиратской, соответствующей тактике фашистских вояк, производящих атаки «из-за угла». Чтобы иметь за собой преимущество — внезапность, они и пользовались такими облаками.

В то время, когда «илы» атаковали вражеские позиции, Пильщиков заметил вывалившихся из-за облаков трех ФВ-190, которые шли в атаку на наши штурмовики. Командир полка предупредил Сморчкова о противнике, и пара «лавочкиных» устремилась в лобовую атаку на «фокке-вульфы». Вражеские истребители резко отвернули в сторону, а «лавочкины» продолжали набирать высоту.

Вдруг сзади к нашим истребителям зашла в хвост пара «фоккеров» из другой группы. Пильщиков увидел, что они подтянулись к его ведомому на опасное расстояние, резко развернулся в лобовую атаку. Маневр командира повторил Сморчков. Фашисты, как обычно, не выдержали лобового столкновения и поспешили выйти из боя.

В это время штурмовики уже закончили работу и выстроились для следования домой. Истребители подтянулись к «илам».

В первом воздушном бою Сморчков вел себя достойно.

Командир был доволен. После приземления лейтенант Сморчков подошел доложить о выполнении задания. Пильщиков спросил, заметив пятно крови на плече летчика:

— Почему в воздухе не доложили о ранении?

— Ничего страшного, товарищ командир, — смутившись, отвечал Сморчков. — К тому же вы сами сказали, что по возвращении проведем воздушный бой. Не хотелось упускать такого случая.

Так начал службу в нашей истребительной авиадивизии один из лучших разведчиков и воздушных асов, в дальнейшем Герой Советского Союза, полковник Александр Павлович Сморчков.

* * *

Осенью 1943 года нашу Воздушную армию принял под свое командование генерал-полковник авиации Михаил Михайлович Громов — известный всей стране летчик, Герой Советского Союза.

Новый командующий поставил задачу: рядом последовательных бомбовых ударов разгромить авиацию врага на его наиболее крупных аэродромах. Первым на очереди было Боровское. Разведчику бомбардировочной авиадивизии лейтенанту Анисимову была поставлена задача: в течение нескольких дней собрать сведения об аэродроме Боровское.

Утром Анисимов поднялся в воздух. К обеду он вернулся, сдал снимки и улетел снова. В последующие три дня лейтенант летал по несколько раз в день. В результате этих полетов было уточнено, что два раза в неделю к 13 часам гитлеровцы слетаются на этот аэродром. Для какой цели? Неизвестно. Но именно в эти часы аэродром был переполнен; Сведения были весьма ценны. Однако данные разведки требовали дополнительной проверки. Уж больно не верилось нашему командованию, что враг среди белого дня сводит свою авиацию в одно место. Это он мог делать в 1941 году, но сейчас!

Правда, Боровское, по тем сведениям, которыми мы располагали, хорошо прикрывалось зенитным огнем и истребителями.

Последовал запрос штаба фронта в штаб партизанского движения, чтобы там проверили сведения, собранные Анисимовым. Вскоре оттуда пришло подтверждение. Анисимов, этот замечательный воздушный следопыт, как всегда, не ошибся.

Было принято решение произвести налет на Боровское днем. Напасть на врага следовало неожиданно, когда он нас не ждет, блокировав предварительно аэродром с воздуха нашими

истребителями.

* * *

Утром 13 августа к бомбардировщикам прилетели командир 18-го гвардейского истребительного полка А. Е. Голубов и командир полка «Нормандия» Пуйяд, заменивший погибшего Тюляна. Провели совещания со всеми командирами полков, а затем — с летчиками. Договорились, что совместный удар должен быть нанесен 14 августа в 13 часов.

Первыми поднялись со своего аэродрома летчики 18-го полка и французы. Чтобы не попасть в поле зрения вражеских локаторов, истребители шли на бреющем полете.

По мастерству исполнения это был самый замечательный рейд истребителей, о котором мне когда-либо приходилось слышать за все время войны. Представьте себе стремительную скорость «яков», идущих почти над самой землей. Здесь летчику достаточно хоть на долю секунды ослабить внимание или растеряться, и его самолет врежется в какой-нибудь холмик или дерево.

Гитлеровцы были ошарашены, неожиданно увидев над аэродромом краснозвездные истребители. Как гром среди ясного неба, обрушились наши самолеты на фашистский аэродром, яростно обстреливая из пушек и пулеметов стоящие на земле самолеты. Крупная авиационная база гитлеровцев на этот раз была полностью блокирована. Советские истребители не давали возможности вражеским самолетам выйти из-под удара. Правда, кое-кто из фашистов пытался взлететь с одного из секторов аэродрома. Но из этой затеи ничего не вышло. Еще на земле они были атакованы летчиками нашей эскадрильи и потеряли два самолета.

Такую же неудачу потерпела группа гитлеровцев и в другом секторе. При попытке вырулить для взлета она была атакована и уничтожена французскими летчиками под командованием Марселя Альберта, Батбье и Лефевра.

Чтобы спасти свои самолеты на Боровском аэродроме, гитлеровцы вызвали помощь с соседних аэродромов. Через несколько минут две группы истребителей Ме-109 и ФВ-190 появились в воздухе.

Завязалась ожесточенная схватка. Однако превосходство в численности и мастерство были на нашей стороне. Эскадрильи Заморина и Сибирина вместе с французами решительно атаковали врага. Фашистским летчикам ничего не оставалось

делать, как поспешно выйти из боя, потеряв два своих самолета.

В этот момент над вражеским аэродромом появилось соединение Пе-2. Самолеты шли большими группами. Первую вел подполковник Дымченко, вторую — подполковник Гаврилов. Полет первого полка над целью продолжался меньше минуты. Столько же времени затратил и Гаврилов.

Ко второму заходу наших бомбардировщиков встретили огнем вражеские зенитчики. В воздухе засверкали разрывы зенитных снарядов. Но наши летчики, презирая опасность, не свернули с курса. Бомбы сыпались и сыпались на стоянки самолетов, на зенитные батареи, аэродромные сооружения, бензосклады и бомбохранилища. Над полями и перелесками потянулись клубы огненно-черного дыма. Внизу все пылало, взрывалось, озаряя небо багровыми сполохами.

Вечером мы нанесли по Боровскому аэродрому повторный удар. И опять в том же составе. Все наши самолеты вернулись на свои аэродромы.

Таким мощным ударом по врагу мы встретили день Воздушного Флота в 1943 году.

Продолжая наступление, войска двух фронтов, Западного и Калининского, охватили смоленскую группировку гитлеровцев с юга и севера, а 25 сентября армии Западного фронта освободили Смоленск и Рославль.

18-й гвардейский авиаполк А. Е. Голубова и полк «Нормандия» активно участвовали в этот период в воздушных боях. Проводя групповые воздушные бои, французы перенимали у наших гвардейцев все лучшее из их арсенала боевого мастерства. Пройдя суровую закалку на фронте, французский авиаполк получил отличную тактическую огневую подготовку и по-настоящему овладел групповым воздушным боем.

Ответственность коммуниста

В то время, когда наша дивизия готовилась к битве на Курской дуге, я подал в парторганизацию эскадрильи заявление с просьбой принять меня в члены Коммунистической партии. Заверил, что это высокое звание оправдаю в боях. Мне дали рекомендации командир эскадрильи капитан Мазуров, участник боев с фашистами еще в Испании, и наш адъютант эскадрильи товарищ Зеленов. Его уважительно называли у нас Суворовым за то, что прошел три войны.

3 июля 1943 года я находился в дежурном звене, готовом в любую минуту подняться в воздух. В это время и появилась партийная комиссия. Приветствуя старших товарищей, я привстал в кабине, не снимая парашюта.

Замполит зачитал мое заявление собравшимся у самолета коммунистам. Потом меня попросили рассказать о себе. Вся моя короткая биография уместилась в несколько фраз: родился там-то, учился в школе и военном училище, с августа 1942 года воюю…

В это время над командным пунктом взлетела зеленая ракета. После вылета наземная станция передала: к Козельску приближается группа бомбардировщиков противника. В эфире раздалась команда ведущего: «Приготовиться к бою!»

Вскоре впереди справа показались двадцать Ю-87 под прикрытием «мессершмиттов». Шли они на высоте 2 тысячи метров.

Правый разворот с набором высоты позволил нашему звену занять выгодное положение для атаки. В пикировании наша четверка, ведомая Чехуновым, открыла огонь по бомбардировщикам. Удар был внезапным и точным: от первых же очередей загорелось два вражеских самолета. Группа фашистских истребителей прикрытия вступила в бой, когда порядок бомбардировщиков был уже расстроен. Хаотичные атаки немецких истребителей не достигли успеха. Наша группа, умело маневрируя и используя замечательные качества «яка», сбила еще три самолета и возвратилась на свой аэродром без потерь. По самолету сбили Чехунов, Даниленко и Черный. Два достались на мою долю.

После посадки нас поздравили с победой, а меня поздравили дважды — ведь я стал коммунистом.

…В период подготовки к Орловско-Курской битве летчики 1-й Воздушной армии наносили удары по железнодорожным узлам, аэродромам и скоплениям войск противника.

Наша 303-я истребительная авиационная дивизия обеспечивала действия штурмовиков и бомбардировщиков, наносящих удары по аэродромам Сеща, Жуковка, Брянск и железнодорожным станциям Брянск, Белые берега, Жиздра и другие, куда враг усиленно подтягивал свои войска. В полосе их действий непрерывно летали наши разведчики. 16 июня восточнее Карачева они обнаружили бронепоезд. Вполне возможно, что в нем находился штаб немецкой танковой армии, а может быть, этот бронепоезд прикрывал важный участок железной дороги — важнейшей для орловской группировки противника. Как бы то ни было, но упустить такую цель нельзя было ни в коем случае, и командующий 1-й Воздушной армией генерал М. М. Громов приказал нанести по ней удар. Уже солнце клонилось к закату, когда шестерка «илов» под прикрытием четверки «яков», ведомых старшим лейтенантом Соколовым, появились над бронепоездом. Над ним патрулировали немецкие истребители, но наши летчики, прикрывавшие штурмовики, связали их боем. Особенно активными в районе цели были Архипов и Шалев. Соколов и Шумский остались прикрывать действия штурмовиков. Ведущий группы «илов» в первом же заходе удачно сбросил уничтожающий груз на железнодорожное полотно и застопорил ход бронепоезда. Неподвижную цель атаковать легче, и штурмовики поразили ее несколькими прямыми попаданиями бомб.

Боевое задание было успешно выполнено, вражеский бронепоезд выведен из строя, но часть наших штурмовиков оказалась в сложном положении: когда был сделан последний заход на цель и самолеты готовились лечь на обратный курс, они были атакованы новой группой истребителей противника.

Четверка «Фокке-Вульф-190» заходила сзади. Наших истребителей, оставшихся со штурмовиками, Соколова и Шумского, считали в полку мастерами лобовых атак. Они, сделав резкий разворот, смело пошли в атаку на истребителей противника и, успешно отбив их налет, вернулись к штурмовикам. Силы были неравны, противник вновь и вновь атаковал. Горючее было на исходе, боеприпасы кончались, а сражение все еще продолжалось далеко на территории, занятой врагом. Штурмовики, успешно выполнив задание, вернулись все. Не вернулись Соколов и Шумский. Ценой своей жизни они прикрыли действия «илов». Соколова вскоре обнаружили партизаны в лесу на поляне, юго-западнее города Жиздра. Он выпустил шасси, посадил самолет, сумел вылезти из кабины на плоскость, и тут его покинули силы. Он умер от ран, обняв корпус своего истребителя.

Узнали об этом пионеры Брянской области в 1965 году. Его самолет вертикально врезался в землю, видимо, пилот был убит в воздухе. После извлечения самолета из трясины было обнаружено, что обмундирование хорошо сохранилось и по оставшимся документам была установлена личность летчика…

Когда войска Западного и Брянского фронтов перешли в наступление, была поставлена задача: в первую очередь разгромить болховскую группировку противника.

Немецко-фашистское командование бросило на этот участок большие силы авиации, чтобы сдержать натиск советских войск. В небе все чаще стали появляться вражеские истребители и бомбардировщики. Воздушные бои не прекращались. Рев сотен танковых моторов и гул артиллерии сотрясали поле боя. В воздухе группа за группой появлялись истребители противника, и наши вели с ними яростные схватки. Нередко можно было видеть, как самолеты взрывались в воздухе или падали, оставляя за собой шлейфы огня и дыма. Уцелевшие пилоты спускались на парашютах, покидая горящие машины.

В боях за Орел

В первый день наступления летчики нашей дивизии провели более десяти воздушных боев и сбили двенадцать самолетов

противника.

* * *

На второй день с утра сопровождали штурмовики и бомбардировщики, успешно выполнили боевые задания и вернулись без потерь. После этого мы получили задание на прикрытие наземных войск на юге Калужской области. Нашу четверку повел Иван Заморин. Едва «яки» появились в районе цели, как по радио передали о приближении противника. В завязавшейся короткой схватке капитан Заморин, старшины Чухнов и Барсуков сбили по одному самолету Ме-110. Остальные, беспорядочно сбросив бомбы, ушли в западном направлении.

Мне хорошо помнится жаркий день 17 июля 1943 года. Почти все летчики сделали по 3–4 вылета на боевые задания. Осунувшиеся лица пилотов говорили о крайней усталости. Но вот после обеда к летчикам зашел командир полка Голубов и все вновь приободрились.

— Получена еще одна боевая задача, — сказал Голубов, — приказано поднять эскадрилью для сопровождения штурмовиков.

Через полчаса десятка «яков», ведомая Сибириным, поднялась в воздух для встречи и сопровождения «илов». Штурмовикам была поставлена задача — нанести удар по мотомеханизированной колонне, идущей из Болхова в Орел. На маршруте «илов» несколько раз обстреливали зенитки. Им пришлось рассредоточиться и поодиночке перейти в атаку. На батареи зениток обрушились реактивные и пушечные снаряды. Вскоре те были подавлены. Сплошными взрывами покрылась колонна противника, загорались автомобили и танки. Вся колонна окуталась дымом. Особенно большой урон фашистам нанесло новое оружие — противотанковые бомбы.

Но вот появились истребители противника. Они попытались с ходу атаковать штурмовиков, но несколько очередей, выпущенных Лобашовым и Соболевым, сразу охладили их пыл. Такая дерзость противника наблюдалась лишь при значительном их количественном превосходстве. «Наверняка на подходе есть еще истребители», — решил Сибирин.

Штурмовики, выполнив задание, стали уходить на свою территорию, ведя интенсивный огонь по самолетам противника. Сибирин парой, предвидя подход новой группы «мессеров», решил набрать побольше высоты, а восьмерка наших истребителей продолжала бой. В разгар сражения, в которое были втянуты все истребители сопровождения, кроме пары Сибирина,

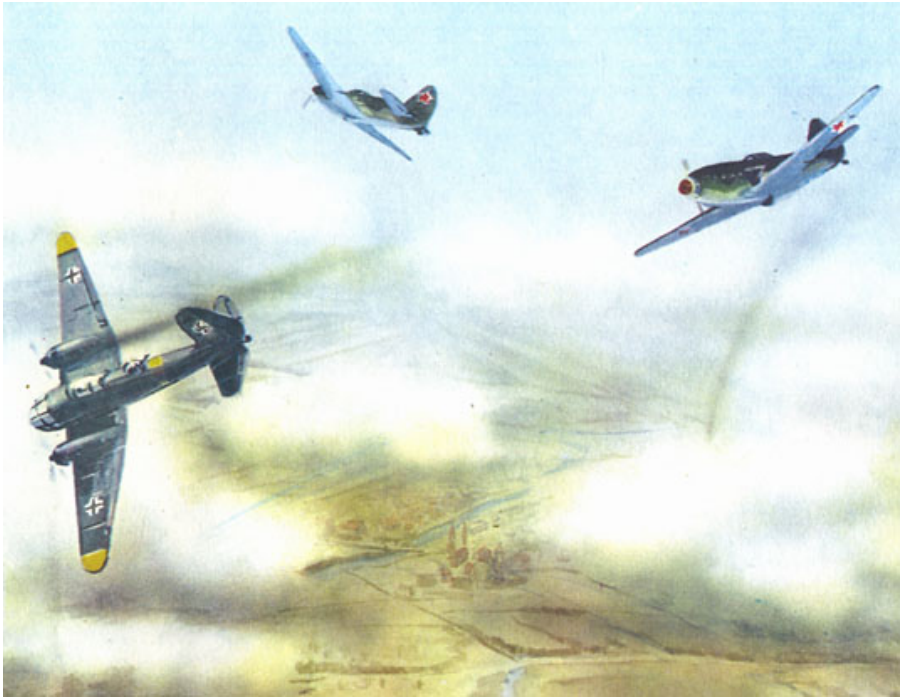
которая заняла площадку со значительным превышением, с запада появилась большая группа самолетов противника. И вот тут-то на них ринулась пара Сибирина. Двух самолетов фашисты не досчитались.

Поставленная задача выполнена успешно. «Илы» были вне опасности. Всего в тот день наши истребители сбили четыре фашистских самолета, «Наконец-то можно идти домой», — с облегчением подумал Сибирин. Но тут же он услышал знакомый голос станции наведения) «Таран — пять» — «Я — Рубин», в воздухе противник, будьте внимательнее, с запада подходит еще группа».

Сибирину все было ясно. Теперь четверку Запаскина он направил наверх, а сам шестеркой «яков» пошел на сближение с противником. Чтобы не дать возможности сбросить бомбы в расположении наших войск, Сибирин со своими соколами в первую очередь ринулся в атаку на «хейнкели». Боевой порядок немецких бомбардировщиков был нарушен. Они сбросили бомбы над своими же войсками.

В этом бою увеличили свой боевой счет Сибирин, Арсеньев и Лобашов. Они, как говорят летчики, завалили еще по одному стервятнику. Все наши самолеты вернулись на аэродром, правда, у многих были повреждения и пробоины.

Накануне под Орлом и в целом на Курской дуге стояла хорошая погода. Лето вошло в свою полную силу, и на фоне цветущей природы война еще более контрастно подчеркивала свою мрачную разрушительную силу.



Вражеский разведчик не прошел

И все-таки, не считая отдельных горячих дней, перед самым началом битвы авиация обеих сторон в полосе Западного фронта не проявляла особой активности. Одни удивлялись такому странному явлению, другие говорили, что это затишье перед началом бури. Предвестниками ее обычно были воздушные разведчики «Фокке-Вульф-189» — двухфюзеляжные рамы. Они все чаще стали пролетать над расположением наших войск, наблюдая за передвижением. Истребителям удалось наказать их за столь откровенную назойливость, после чего «фоккеры» стали появляться только на короткое время рано утром или же поздно вечером, перед самим заходом солнца.

На рассвете в конце июня вражеский разведчик появился над нашей территорией в районе Думиничи. В это время французские летчики Прециози и Альбер были в воздухе. Получив сигнал со станции наведения, они пошли на сближение. Чтобы не обнаружить себя, французы решили подойти к противнику на бреющем полете. На большой скорости они взмыли вверх и зажали «раму» в клещи. Растерявшийся фашистский летчик сначала шарахнулся в сторону наших войск, но, опомнившись, тут же сделал переворот через крыло и со снижением на максимальной скорости попытался уйти в западном направлении.

Но не тут-то было. Выйдя в заднюю полусферу фашистского самолета, Прециози и Альбер выпустили по нему две пулеметно-пушечные очереди. «Рама» была подбита, но еще держалась в воздухе, Преследуя разведчика, французы произвели еще несколько атак. Наконец фашист перешел в пикирование и врезался в землю на окраине села Брусны-Меховая.

ФВ-189 очень маневренный самолет, и победа над ним всегда доставалась с трудом. Он часто уходил от преследования истребителей в крутом пикировании или, делая переворот, с переходом на бреющий полет. Лейтенант де ля Пуап, решив однажды добить «раму», так увлекся пикированием за ней, что у него от резкого перепада давления даже лопнула барабанная перепонка. Этот бой ему стоил двухнедельного пребывания в госпитале. Нашим врачам удалось полностью восстановить отважному французу слух и вернуть его в строй.

Настоящими охотниками за «рамами» заслуженно считались летчики-истребители 18-го гвардейского полка Сергей Соколов и Василий Архипов. Замаскировавшись в засаде почти у самой линии фронта, они дежурили в самолетах, подкарауливая пролет вражеских разведчиков.

Вот по радио поступила команда: «Курсом на северо-восток на высоте 3000 метров в квадрате 236 немецкий разведчик пересек линию фронта!..»

Соколов и Архипов немедленно вылетели наперехват в район предполагаемой встречи. Первым заметил «раму» Соколов. Враг шел под нижней кромкой облаков, временами скрываясь в них. «Вижу цель, иду в атаку!» — услышали мы по радио его голос. Вот цель поймана, и метров со ста Соколов дал первую очередь. Огненная трасса пришлась по мотору и левому фюзеляжу. От мотора потянулась черная полоса дыма. Фашист начал маневрировать, чтобы его воздушный стрелок мог вести огонь по атакующим истребителям. Архипов тем временем подошел снизу и с короткой дистанции длинной очередью окончательно вывел из строя левый мотор. Подбитый самолет пытался уйти на запад, но гвардейцы так не упускают цель. Несколько точных снарядов Соколова прошлись по левой плоскости. Полетели обломки, вспыхнул правый мотор, и «рама», войдя в штопор, врезалась в землю.

Патрулируя, Соколов и Архипов заметили аэростат противника. Видимо, он был поднят вместо только что сбитого корректировщика для наблюдения за точностью стрельбы своих артиллеристов. Горючее было на исходе, но наши истребители все же атаковали аэростат. Несколько точных очередей, и корзина с наблюдателем рухнула на землю. Когда возвращались на

бреющем полете, Соколов и Архипов видели, как внизу пехотинцы махали руками и подбрасывали вверх пилотки, радуясь их удаче.

За неделю дежурства на подскоке наших истребителей Соколова и Архипова было уничтожено четыре «рамы», и дальнейшие их полеты прекратились»

Нельзя умирать…

Он жил в предчувствии событий, которые, как гроза, должны взорвать обманчиво зыбкую тишину. Видавший на войне виды командир 18-го гвардейского авиаполка Голубов хорошо это знал. Он ждал событий вчера, сегодня, ждет уже много дней, а их все нет и нет.

— Когда же, когда? — нетерпеливо спрашивали летчики своего командира.

Ожидаемое наступление, может быть, больше других волновало Володю Запаскина и Гришу Репехова. Дошли до родных мест. Запаскин говорил: «Буду освобождать отчий дом. Теперь он совсем рядом, за Березиной».

— Скоро, товарищи, скоро, — отвечал Голубов и непременно добавлял: — Разведка — сейчас главное… Разведка… А между тем до начала операции «Багратион» оставались считанные дни. По замыслу она была одной из самых больших по своему размаху, количеству участвующих в ней фронтов и тем решительным целям, которые преследовала. Последние бои, последний натиск — и советская земля будет полностью очищена от гитлеровских захватчиков.

Подготовка к сражению шла в глубокой тайне. Командиры и штабы делали почти невозможное, чтобы обмануть противника. Где-то на других участках в открытую мчались железнодорожные составы и автомашины. Взлетали и садились самолеты. Мерцали по ночам огни. А здесь, на направлении главного удара, все было тихо. О планах операции никто не знал.

Командующий 3-м Белорусским фронтом генерал армии Черняховский приказал особенно внимательно следить за воздушными разведчиками противника. Борьбу с ними поручили вести нашей 303-й истребительной авиадивизии. Каждому полку дали участок. Приказ был суров: ни один вражеский самолет не должен пересечь охраняемый полком рубеж. Каждый случай пролета тщательно расследовать, и к виновным применять самые строгие меры.

Ежедневно утром Голубов напоминал летчикам о приказе и о том, чтобы не поддавались обманчивой тишине. Требовал глядеть в оба, перехватывать и любой ценой сбивать вражеские самолеты.

И все же один самолет-разведчик едва не прошел. Наши летчики тогда поднялись в воздух без промедления, но противника увидели не сразу. Расследовать этот случай прибыл заместитель командующего армией.

— Почему поздно перехвачен разведчик? — спросил он

командира полка.

Голубов стоял молча. Высокий, широкоплечий, с чуть задумчивыми глазами и спокойным, мужественным лицом. Однако и вида не подавал, что на душе скребли кошки. Доказывать невиновность полка, за который он отвечает головой, для него нож острый: прямой, открытый Голубов никогда не искал оправданий. Но и летчиков своих обвинить не мог. Не было у него на то оснований.

— Так в чем же причина? — продолжал спрашивать генерал.

— В локаторах, — глухо ответил Голубов.

— Вы что, не верите им?

— Верю. И, может быть, даже больше, чем кто-либо.

— Тогда при чем же тут локаторы?

— Две минуты, товарищ генерал, две минуты…

— Что это значит?

Голубов перевел дыхание и стал объяснять.

— Обнаружат локаторы противника, а до взлета истребителя проходит две минуты. Если прикинуть — за это время разведчик уйдет на 14 километров. Вот и получается: на пустое место наводим летчиков. Отдали бы в полк эти локаторы…

Молчали оба. Теперь задумался генерал. Ответил одним словом.

— Подумаем…

Поздним вечером раздался звонок от комдива: «Голубов, принимай, принимай локаторы». И вот теперь локаторы передали полку. Всю ночь проверяли аппаратуру, Голубов почти не спал. А рано утром заспешил к самолету. Он не слышал шелеста молодой листвы и птичьего перезвона, даже не замечал волнующих красок неба. Командир полка был занят одной мыслью: скорее подняться в воздух, самому убедиться в точности работы диковинной аппаратуры. Он давно поверил в это новое чудо техники. Ну а как будет теперь, когда их данные пойдут прямо в полк?

Взлетев, он появлялся то над одним, то над другим ориентиром, менял высоты и все время сравнивал данные земли с истинным местом своего самолета. Данные точно сходились, и это радовало командира. По-хозяйски облетев район, он взял курс на свой аэродром. Каким-то странно тихим и задумчивым показалось фронтовое небо. Золотились на солнце края легких туч, искрилась заоблачная даль, легкой фиолетовой дымкой был подернут горизонт. Ни самолета в воздухе, ни выстрела на земле. Затишье…

Голубов перевел самолет на снижение. И вдруг по радио голос начальника штаба Гнездилова: «Таран-два», «Таран-два», в квадрате четырнадцать пара самолетов противника».

Комполка словно только и ждал эту команду, истомился по ней и взлетел только для того, чтобы услышать ее. Голубов мгновенно бросил самолет на новый курс и «прижал» его, чтобы разогнать скорость. В томительном напряжении поиска он неудержимо мчался наперехват. Быстрым взглядом неторопливо ощупывал небо, замечал малейшие в нем изменения.

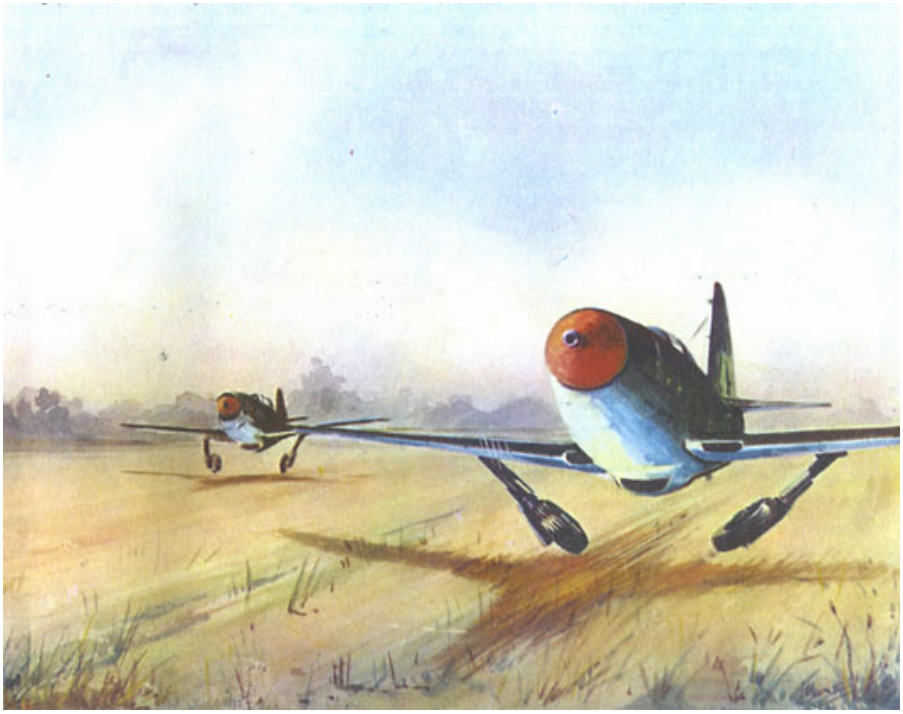
Внизу зарождалась кучевка. Молодые облака плыли навстречу, словно льдинки в разливе вешних вод. Сначала Голубов поймал глазами какое-то неяркое мерцание. Потом обозначились две точки. И вот уже отчетливо показалась вражеская пара.

Почему «мессершмитты» летят вдоль фронта? Голубов уловил в этом заведомую хитрость врага. Он был выше противника, тем более со стороны солнца. Такой момент никак нельзя было упускать. Сперва атаковал ведущего. Вот он совсем близко. Чтобы не проскочить, Голубов даже убрал газ и открыл огонь. «Мессершмитт» вспыхнул и беспорядочно пошел к земле. Гнездилов обеспокоенно спросил:

— Кто спускается с парашютом?

— Иду на второго! — Голубову не до ответа, но все же добавил:

— Фриц спускается, фриц…



Нигде с такой быстротой не меняется обстановка, как в воздушном бою. Голубов бросился за вторым «мессершмиттом», но с земли тут же прервали атаку:

— «Таран-два», в квадрате… «Юнкерс-88»…

Вспышкой молнии обжигает догадка: «Вот он, разведчик! Его-то и поджидали для сопровождения «мессеры».

…Как всегда, рано на ногах был и генерал Захаров. Все эти дни он вместе со штурманом дивизии Замориным мотался на По-2 по полевым аэродромам. Лично контролировал готовность летчиков выполнить приказ командующего фронтом, уточнял план действий на случай проникновения в их зону вражеских разведчиков. В штабе ему доложили коротко:

— Голубов ведет бой! Сам!

Голубов вел бой с разведчиком. Редкая на фронте ситуация. Летчики на земле, а командир полка, который требовал от них решительных действий, разъяснял приказы, подчеркивал необходимость их выполнения, один в воздухе. Вступил в нелегкую воздушную схватку, в которой должен только победить. Ведь и горючее и боеприпасы уже были на исходе.

* * *

«Юнкерс» уходил на запад и, кто знает, какие увозил сведения… К бомбардировщику не просто зайти в хвост. Здесь атака как и на земле: огонь на огонь. Кто раньше, кто точнее?

Надо спешить. Голубов ударил сверху справа. У «юнкерса» задымил правый мотор. Но и стрелок противника стеганул огнем по плоскости истребителя. Голубов боевым разворотом ушел вверх. Снова ринулся в атаку. Теперь уже сверху слева. На прицеливание — доли секунды. Не собьет — останется только одна атака. Больше не успеть: линия фронта рядом.

Стрелок, наверное, выворачивает глаза, всех богов призывает на помощь. Он может раньше открыть огонь. И в эти короткие мгновения атаки Голубов решил ударить по нему. Почти одновременно вкось от «юнкерса» протянулся горячий шнур трассы, Голубов будто кинжалом резанул огнем по фюзеляжу.

Сразу же шнур оборвался и померк. «Юнкерс» уходил. Он резко клюнул носом, хотел спастись пикированием. Голубов пикировал за ним почти до самой земли. И ожесточенно стрелял, пока тот не скрылся в густом багрово-черном облаке…

Кому не приходилось видеть, как приходит гроза. Внезапно

налетит ветер, взбунтуются и начнут метаться тучи. И вот уже огненные пики молний пронзают воздух, гром раскалывает небо, гудит и стонет земля…

Почти так взорвалось и фронтовое затишье. Пришли в движение полки, армии и фронты.

— Ну вот и началось, — как-то облегченно, будто сбросив с плеч тяжелую ношу, сказал подполковник Голубов.

303-я авиадивизия прикрывала наземные войска, сопровождала и штурмовики и бомбардировщики, вела воздушные бои и разведку войск противника. Две радостные телеграммы пришли одна за другой: 18-му гвардейскому присвоено собственное наименование «Витебский» с вручением полку ордена Красного Знамени.

А сражение все разгоралось. Наши войска неудержимо рвались вперед.

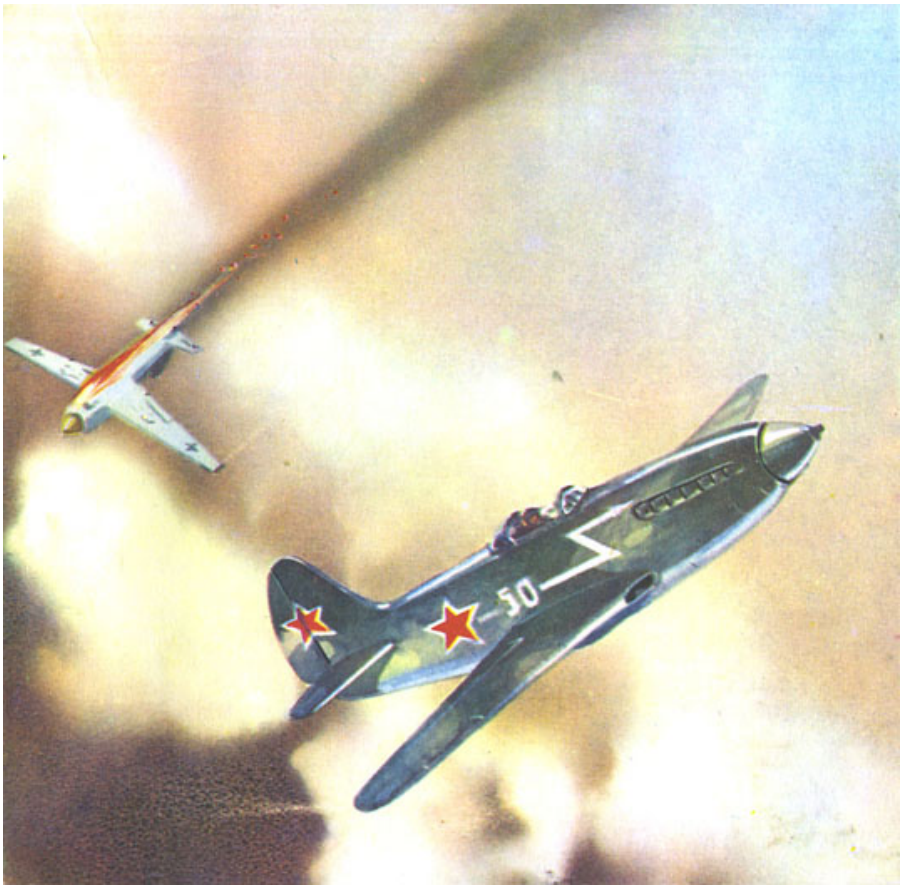
Но вот в разгар наступления погода резко изменилась. Аэродром Дубровка. Хмурое, тусклое утро шагало по полям и перелескам, сея мелкий грибной дождь.

* * *

На аэродроме Дубровка в хмурое дождливое утро Анатолий Емельянович Голубов стоял около командного пункта, когда начальник штаба гвардии подполковник Гнездилов подошел к нему и сказал:

— Вас просит штаб к телеграфному аппарату.

Через десять минут комполка был уже на месте. Застучал аппарат. На узкой ленте одно за другим появились слова: «Немедленно выделите пару истребителей на разведку дорог противника Червень — Борисов и Смолевичи — Слобода. Есть данные, что по этим дорогам противник подтягивает танки, артиллерию, мотопехоту».



Поединок Анатолия Голубова

Голубов ответил:

— По данным метеослужбы, в районе боевых действий очень сложная погода. У меня над аэродромом сплошной туман.

«Генерал-полковник требует, — продолжала лента, — чтобы все данные о противнике были ему представлены немедленно».

«Если я пошлю даже таких опытных разведчиков, как Серегин или Барахтаев, — думал Голубов, — я их потеряю наверняка». Решение созрело, быстро.

— Оставайтесь за меня, — приказал он начальнику штаба, — Лечу на разведку сам.

Через несколько минут командир уже был в воздухе.

Вот и цель. Пронесся над вражескими колоннами, уклоняясь от зенитного огня. Быстро передал по радио разведывательные данные. Под кромками облаков — два вражеских истребителя. Вскоре разгорелась ожесточенная схватка… По «почерку» в бою Голубов сразу определил: перед ним — матерые «волки»

люфтваффе.

В какой-то момент ему удалось «вписать» один из вражеских самолетов в прицел. Пальцы сами нажали на гашетки. Светящиеся трассы впились в кабину и мотор «мессершмитта». Другой летчик решил искать спасения в облаках.

«Добить!» — охваченный горячим вдохновением боя, решил Голубов, но батареи зениток и «эрликонов» вздыбили навстречу летчику завесу шквального огня. Три сильных удара потрясли его «Яковлева»…

Высота всего пятнадцать метров. Под крылом промелькнули островки леса, заросшее камышом болото… Самолет, ударившись об землю, перевернулся вверх колесами и запылал.

…Шли дни и ночи борьбы за жизнь отважного командира полка. И когда однажды на обходе профессор склонился над Голубовым, то услышал, как с обгоревших губ больного сорвались слова: «Нельзя умирать… Надо выстоять…» Эти слова командира, в котором еле теплилась искра жизни, тронули сердце седого профессора.

— Посмотрите, — сказал он врачам, — какой герой этот обгоревший летчик. Он мобилизует всю свою волю на борьбу за жизнь, чтобы снова сражаться! Мы должны сделать все, чтобы он стал на ноги.

И все же воля к жизни и могучий организм взяли свое. Голубов не только стал на ноги, но и вскоре вновь обрел крылья, вернулся в боевой строй.

О наших добрых и верных помощниках

В ноябре — декабре 1941 года Зима накрепко вступала в свои права. Морозы с каждым днем вынуждали техников все больше и больше хлопотать у своих самолетов. Ночной отдых сократился до предела. Спать механикам приходилось по 2–3 часа в сутки, не снимая одежды. Через каждые полтора-два часа после прогрева мотор остывал. Нужно было запускать двигатель и доводить температуру воды до положенных параметров. За длинные зимние ночи процедуры прогрева приходилось проделывать 4–5 раз.

При близком базировании к линии фронта большое беспокойство и затруднения в работе доставляли артиллерийские обстрелы, особенно ранним утром, когда прогревались моторы. Снаряды ложились в основном с недолетом или между капонирами. В связи с этим техникам приходилось закатывать самолеты в глубь укрытия и выкатывать их для очередного запуска и выруливания.

По аэродрому нередко мела низкая поземка и, не задерживаясь на твердо укатанной снежной корке рулежных дорожек, сквозняком устремлялась под самолеты. Самолетный чехол замерзал до такой степени, что при снятии не терял овальной формы фюзеляжа. Техническая куртка, ватные брюки, валенки лопались в изгибах и складках. При послеполетных осмотрах и восстановительных работах морозы, кажется, выжимали из человека все. Но техники и мотористы не теряли бодрости духа. Всех радовало то, что немецкая авиация в основном стояла на приколе из-за непомерно сильных морозов, густых туманов и неприспособленности немцев к суровой русской зиме.

Немцы почти прекратили полеты. За первые дни декабря 1941 года в воздухе появился только один «Хейнкель-111». Он летел на большой высоте, оставляя за собой белый шлейф выхлопных газов.

Наши же самолеты в то трудное время делали по 2–3 вылета в день, выполняя различные боевые задания. Летчики с братской теплотой относились к своим техникам.

Французские пилоты быстро сдружились с советскими техниками. Высокая надежность самолетов в бою, которые готовили для французских летчиков наши техники и механики, снискала любовь и уважение пилотов к ним.

Французы так привыкли и сдружились с советскими техниками, что стали с ними настоящими неразлучными

друзьями. Если самолет французского летчика получал повреждение или требовал выполнения каких-либо работ по устранению дефекта, возникшего в процессе эксплуатации, то и летчик не отходил от самолета, всеми силами старался помочь технику.

Работа в темноте требует от техника дополнительного напряжения, Трудиться с подсветом от трехваттной лампочки да еще с соблюдением обязательной светомаскировки, которая, конечно, не всегда идеальна, затрудняет работу. К тому же приходится периодически выключать свет, прислушиваться, не летит ли где поблизости вражеский самолет. Но, несмотря на все технические неудобства, к утру все самолеты были в полной боевой готовности.

Технику во фронтовой обстановке на полевом аэродроме или в поле нужно было решать все технические проблемы в самое короткое время.

Однажды на аэродроме подскока молодой летчик, разгоряченный первым проведенным боем, при посадке забыл выпустить шасси и «притер» самолет на фюзеляж. Для немедленной уборки самолета людей не было, это же не основной аэродром. Что делать? Решение пришло неожиданное. Выручила техническая смекалка. Со стороны мотора на ширину колеи шасси выбрали землю на глубину высоты амортизационных стоек. Ниша была отрыта с таким расчетом, что имела небольшой пологий подъем. Шасси выпустили аварийным способом. Отгребли землю от центроплана и с помощью тягача свободно выкатили самолет из углубления. Вся работа по уборке самолета заняла не более часа.

Установка нового мотора на самолет без подъемных устройств с кузова автомашины — еще один пример изобретательности и смекалки.

Техническую службу 303-й истребительной авиадивизии возглавлял инженер-полковник Б. Толстых, 18-го гвардейского истребительного авиаполка — инженер-майор А. Нестеров, 139-го — капитан З. Касицкий, 523-го — капитан Н. Щербатенко и полка «Нормандия — Неман» — капитан С. Агавельян.

Удачи в бою, командир!

Каждого из них можно назвать техническим хозяином материальной части. Особенно выделялся Щербатенко, по прозвищу Борода. Его лицо действительно украшала аккуратная русо-рыжая бородка. Худощавый, высокого роста, подтянутый, с маузером в деревянной кобуре, он энергично расхаживал от самолета к самолету, отдавал распоряжения, помогал советом, а если требовалось, и сам засучивал рукава.

Благодаря жизненному опыту и, как многие всерьез считали, бороде капитан представлялся техническому составу мудрым наставником. И хотя Щербатенко едва переваливало за тридцать, его требования выполнялись беспрекословно.

Материальную часть к его осмотру старались готовить так, чтобы никаких замечаний не было. Знали: от Бороды снисхождений не жди. А самолет чистили до зеркального блеска. Щербатенко при осмотре самолета неизменно шутил:

— Вот тут, где я вижу свою бороду, и аэродинамика на высоте! Если же он обнаруживал хотя бы царапину на поверхности обшивки самолета, тогда берегись техник или механик.

Во всех полках дивизии много уделялось внимания чистоте самолетов. Класть на плоскости инструмент, металлические

капоты и другие технические приспособления, что могло нарушить лакокрасочное покрытие, считалось большим злом. Благодаря принятым мерам по шлифовке плоскостей крыльев войлоком, скорость самолета стала на десять — пятнадцать километров выше той, которая была записана в формулярах заводских испытаний. А это для боя — великое дело.

Авторитет инженеров и техников в дивизии был высок. Все авиационные специалисты от моториста до старшего инженера по нескольку раз заслуженно отмечались правительственными наградами. Среди технического состава утвердилась практика взаимовыручки. В авиационном звене ни один техник, ни один механик не уходил с аэродрома, пока все самолеты не становились боеготовыми. Техники, как и летчики, для взаимовыручки организовались в боевые пары. Эти пары были неразлучны не только у самолета, но и на отдыхе.

Техники звеньев были опытными специалистами. И теоретические знания, и практические навыки у них были как бы слиты воедино. Каждый техник звена мог самостоятельно решить все вопросы, связанные с боевой техникой. Да и опыт был велик: фронтовые годы — лучшая академия.

В 1943 году техническую силу соединения подкрепили девушками, которые были подготовлены в военных школах младших авиаспециалистов. Они быстро вошли в строй мастеров по приборам, электрооборудованию и вооружению самолетов. И работали не хуже мужчин. Между прочим, среди механиков, мотористов и солдат не стало тех, кому раньше крепко попадало от командования за неряшливый внешний вид.

В задачу инженерно-технического состава частей кроме обслуживания самолетов входило и отражение возможных атак наземного противника, охрана личного состава и материальной части полков. Благодаря правильной дислокации авиационной дивизии случаев нападения на аэродромы почти не было. Случались единичные заходы в зоны аэродромов незначительных групп фашистских солдат панически удиравших от стремительно наступавшей Советской Армии. Фашистов, приблудших к аэродрому, брали в плен, а тех, которые пытались оказать сопротивление, уничтожали. Помогали техническому составу также расчеты зенитных установок, выполнявших задачу охраны аэродромов от воздушных налетов противника.

Был такой случай. На одном из аэродромов Литвы рано утром несколько человек технического обслуживания решили искупаться в Немане. Через несколько минут они уже барахтались в прохладной, сверкающей утренней рябью, воде. Некоторым даже хотелось переплыть на противоположный берег, уж очень

был он заманчивым, с желтовато-золотистым речным песком. Но вот кто-то приглушенным голосом коротко и тревожно крикнул:

— Немцы!

На обрывистом берегу, заросшем сосняком, примерно в метрах тридцати, стояли два гитлеровца, вооруженные автоматами. Три, четыре взмаха, и все были уже на берегу. Схватили свои карабины и пистолеты. Гитлеровцев, как ветром сдуло. На одевание хватило двух минут. Осторожно вскарабкавшись вверх по крутому, пронизанному корнями деревьев берегу, механики услышали недалеко автоматную очередь в нашу сторону. Она стеганула по стволам деревьев. Лес был не густой. В кустарнике маячат убегающие прочь три фигуры. Выстрелы вдогонку, кажется, пришлись по цели. Один немец присел и медленно повалился на бок. Рассредоточившись полукольцом, наши механики стали приближаться к немцам. Они бросили автоматы на землю и подняли руки.

Как правило, авиационные части на прифронтовых аэродромах долго не задерживались. На перебазирование требовалось несколько часов. В тех перелетах, которые проходили без совмещения с боевым заданием, часть техников, с разрешения своего командира, перелетала на обслуживаемом самолете, устроившись в фюзеляже за бронеспинкой сиденья летчика. В этом был несомненный риск. Ведь гарантии на отсутствие противника по трассе перелета никто не давал. Зато после посадки на аэродром перебазирования техник обеспечивал быструю готовность самолета к боевой работе. Летчики такие перелеты считали самыми ответственными и завершали их точной и нежной посадкой.

Когда я возглавил эскадрилью, то, честно говоря, поначалу растерялся: как руководить механиками на земле? И вот тут пришли на помощь мои друзья-инженеры Агавельян, Малолетко, техники звеньев: Зварыгин, Тулупов, Павлов и Попов. Механики высокой квалификации Стулев, Шаглаев, Широков, Гришаков и другие. Они были настоящими и верными боевыми помощниками.

Вася Гришаков, механик моего самолета, кажется, вообще не отходил от машины, здесь же ел и спал. Он никогда не унывал и в часы затишья нередко пел и плясал. А на спортивных соревнованиях эскадрилий он крутил такое «солнце» на перекладине, что все только ахали. Под стать ему были и другие ребята. Просто не верилось, какая сила, выносливость и красота души крылись в этих скромных парнях.

Особенно большое мастерство, самоотверженность и физическую выносливость проявили они в Восточной Пруссии.

Несколько дней подряд стояли сильные морозы. Временами со стороны моря дули пронизывающие ветры и поднималась метель, засыпая снегом стоянку и самолеты. Но ни на минуту боевые полеты не прекращались. Тракторы с волокушами и катками днем и ночью ползали по летному полю, срезая снежные сугробы и приглаживая посадочную полосу. Механики то и дело брались за лопаты, чтобы расчистить стоянки самолетов и рулежные дорожки. Часто самолеты прилетали поврежденными с боевого задания, но техники и механики не давали им долго застаиваться. Еще одна бессонная ночь — и машины вновь готовы к вылету.

Любовь технического персонала к летчикам прослеживалась во всем. По возвращении с задания механик стремился сделать все, чтобы пилот мог отдохнуть. Готовил навес и сено. Эта неприхотливая забота просто трогала летчиков. А с каким вниманием слушали рассказ о воздушном бое, как вела себя машина, приготовленная ими. Сколько гордости было, когда летчик сообщал о сбитых самолетах. Сразу появлялась краска, трафаретка звездочки — и на самолете появлялись новые отметки боевых заслуг. Каждый техник, механик, оружейник, приборист и младший специалист жили единой целью — победить врага. И каждая из таких побед в воздухе ковалась ими на земле.

В логове врага

4 июля 1944 года завершился первый этап блестящих сражений в Белоруссии, в результате которых немецкая группа армий «Центр» за двенадцать дней потерпела тяжелейшую катастрофу: были разгромлены и пленены ее главные силы.

Наши войска устремились вперед и, развивая мощное наступление, вышли к западным границам Советского Союза.

Летчики 303-й Смоленской истребительной дивизии за это время провели 202 воздушных боя, в которых сбили 132 вражеских самолета и более 50 самолетов уничтожили на земле.

Особенно жаркие бои разгорелись в районе Гумбинена и Инстербурга.

Голубов вернулся в свой родной полк. Могучий организм бывшего шахтера и воля к жизни взяли свое. Офицера снова назначили командиром полка. Ходил он пока еще с палочкой, но как только почувствовал себя окрепшим, заспешил к самолету.

И вот Голубов над логовом врага возглавляет полк в бою. Как только он поднялся в воздух, сразу же почувствовал родную стихию и бодрость. Сама высота, казалось, влила в него новый заряд сил и энергии.

…Впереди виднеется вражеский город. Над ним, словно гигантские косматые медведи, вставшие на дыбы, поднялись столбы дыма.

Голубов приказал по радио:

— Группе Запаскина штурмовать аэродром Иукштейн, группе Серегина — аэродром Будупенен!

Запаскин вскоре доложил:

— На аэродроме Иукштейн более тридцати фашистских истребителей.

— Атакуйте цель с ходу! — последовал приказ Голубова.

Десять минут кипела штурмовка. Пикируя, гвардейцы заставили замолчать зенитки врага, не дали возможности ни одному самолету подняться в воздух.

А в это время три четверки капитана Серегина обрабатывали свою цель — аэродром Будупенен, где находилось около сорока ФВ-190. Итак, боевое задание выполнено.

— Всем сбор! — передал по радио Голубов.

Заправившись на аэродроме горючим и пополнив боеприпасы, летчики снова поднялись в воздух. На этот раз пришлось вести бой с вражеской авиацией.

На подходе к цели Голубов заметил на горизонте фашистскую колонну — 50 «Юнкерсов-88», сопровождаемые стаей

ФВ-190.

Быстро оценив обстановку, Голубов передал по радио:

— Первым атакует Серегин!

Двенадцать «яков» с ходу устремились на врага. Сильным огнем эскадрилья расколола строй бомбардировщиков. Словно черная стая, те шарахнулись в стороны и сбросили бомбы куда попало. Капитан Серегин сбил их вожака, а старший лейтенант Барахтаев — ведомого. Бой развернулся на всех высотах, распался на отдельные очаги. Противник ввел новые силы.

Голубов решил использовать последний резерв — нашу вторую эскадрилью. Крылом к крылу с летчиками полка «Нормандия — Неман» наша группа завязала бой с вражескими истребителями.

Командир твердо держал управление боем в своих руках. Вот он увидел: к летчику второй эскадрильи Репихову подкрадывается в хвост фашистский истребитель. Еще мгновение — и гибель Репихова неизбежна. Отвесно спикировав, Голубов настиг врага и точной очередью прошил его…

Вечерело. Уходило за горизонт усталое солнце.

— Какой замечательный день сегодня, Анатолий Емельянович, — обращаясь к Голубову, сказал на земле начальник штаба полка Гнездилов.

— Вот сводка. Полк вогнал в землю двадцать вражеских самолетов, а четыре сжег на его аэродромах. У нас потерь нет.

Впрочем, вскоре появились потери и у нас. На войне без них не бывает. Но потери потерям рознь. О гибели старшего лейтенанта Репихова хотелось бы рассказать подробнее.

В то время у нас появилась новая задача — охота за паровозами. В каждой эскадрилье было выделено по две пары для охоты за паровозами с тем, чтобы парализовать железнодорожное движение.

Хорошо помню Репихова — жизнерадостный, никогда неунывающий парень, хороший гармонист. В часы затишья вокруг него всегда собиралась компания.

Но вот ему стала известна трагедия его семьи. Фашисты убили отца, мать и сестру, а младший брат успел сбежать. Репихов устроил брата мотористом в экипаж. Подолгу вели грустные беседы братья.

— После такого я не могу возвращаться с неизрасходованным боекомплектом, — говорил Репихов. В его жизни произошло что-то невероятное. Жажда мести не имела предела. Он буквально яростно рвался в бой. И только успешно выполненное боевое задание немного поднимало его настроение.

К моменту описываемых событий на его счету уже было более

ста боевых вылетов, восемь сбитых самолетов врага. Вот и по новому заданию Григорий уже уничтожил четыре паровоза и немало вагонов с техникой и боеприпасами.

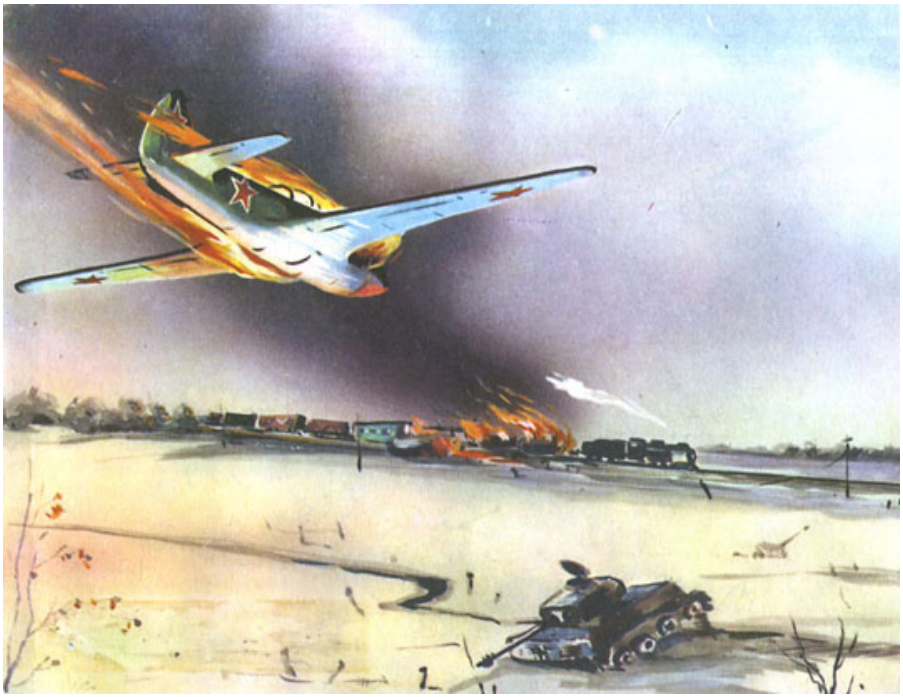
Вот что рассказывал о последнем бое старшего лейтенанта Репихова летчик Герасименко, который был у него ведомым:

— Видимость отличная. Высота 1000 метров, и мы летим в совершенно спокойной обстановке, «Редут двадцать восемь», я «Редут двадцать шесть», подойдите поближе, осмотрим железную дорогу в Гольдап», — слышу я голос ведущего. Выполняю его команду, и вот мы летим теперь уже над железной дорогой.

Внизу, совсем рядом с нами, в небо поднимается белый столб: это дым паровоза — в этом нет никакого сомнения. «Двадцать восьмой, под нами цель» — Я покачиваю крылом, что означает — цель вижу. Мы спускаемся еще ниже и летим параллельно составу на некотором удалении, чтобы не обнаружить себя. Надо застигнуть состав врасплох, иначе он может увеличить скорость и скрыться в туннель. К тому же это не позволит зенитным пушкам, что установлены на платформах, вести прицельный огонь. Мы по-прежнему в пологом пикировании скользим низко над землей. Разворот — и мы над целью! Теперь — не спускать глаз с прицела! Еще небольшой доворот влево — и маневр окончен. Огонь! Все пальцы на гашетках, впереди сплошные трассы. Они хлещут по составу. Делаем заход с другой стороны. Глубокий вираж на бреющем полете. Огнем пушки и пулеметов прочесываем состав по всей его длине. Зажигательные пули повсюду разбрасывают пучки огня. Фрицы, которым удается спрыгнуть на насыпь, гибнут от осколков рвущихся в вагонах снарядов.

Но что это? Самолет Репихова набирает высоту, за ним тянется густой шлейф дыма. Потом он разворачивается и вдруг пикирует на паровоз, а пламя на самолете разгорается все ярче, как будто летчик поднял Красное знамя и двинулся на врага.

— За кровь отцов и матерей! Прощайте, товарищи!..



Огненный таран Григория Репихова

Так отдал молодую жизнь сын Белорусского народа Григорий Репихов, уроженец Могилевской области.

Мы поклялись отомстить за боевого друга и выполнили свою клятву.

Воздушные разведчики

523-й Оршанский четырежды орденоносный истребительный авиационный полк в Великой Отечественной войне вел боевые действия на многих участках фронта, выполняя самые различные задания.

Находясь в составе 303-й истребительной авиадивизии, летчики полка до июня 1944 года, как и другие полки дивизии, выполняли боевые задачи по сопровождению штурмовиков, бомбардировщиков, ведению воздушной разведки, осуществлению прикрытия наших наземных войск от ударов фашистской авиации, нанесению штурмовых ударов по аэродромам противника.

В июне 1944 года решением командующего 1-й Воздушной армией генерал-полковника авиации Тимофея Тимофеевича Хрюкина 523-й истребительный авиаполк был переключен в основном на ведение воздушной разведки в интересах командования 3-го Белорусского фронта и 1-й Воздушной армии. Задачи, выполнявшиеся раньше, с полка не снимались, а только уменьшалось их количество по нагрузке в вылетах.

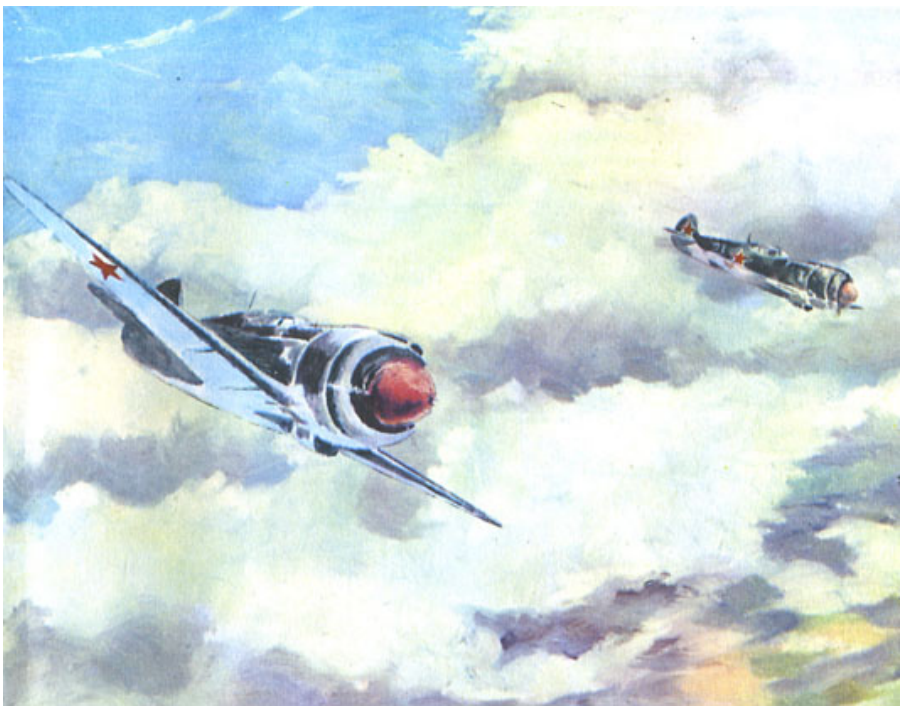
В связи с новым характером боевой деятельности в полку была проведена необходимая подготовка летного, технического состава и авиационной техники в сжатые сроки. Самолеты ведущих пар были оборудованы фотоаппаратами, позволяющими вести съемки объектов с малых и средних высот. В скором времени каждый летчик произвел по нескольку тренировочных полетов на фотографирование. Кроме этого, от летного состава потребовалось улучшение ведения радиосвязи, что очень важно при воздушной разведке. Опытом ведения разведки делился с боевыми друзьями командир 3-й эскадрильи капитан М. Ануфриев. Не все и не у всех получалось сразу. Но упорная учеба и тренировки помогли делу.

Особенно много пришлось потрудиться летному составу в период наступательной операции «Багратион», которую войска 3-го Белорусского фронта осуществляли в июне 1944 года и за месяц непрерывных боев дошли до логова фашизма — границы Восточной Пруссии.

Враг всеми силами стремился задержать наши войска. В таких условиях командование фронта усилило разведку всех видов, в том числе и воздушную. Разведка велась при любой погоде.

Как-то в конце июля в один из боевых дней, когда солнце уже было на закате и боевая деятельность с обеих сторон затихала,

командиру 2-й эскадрильи 523-го истребительного авиаполка была поставлена задача: произвести воздушную разведку участка железной дороги от города Эйдкунен до города Гумбинен с целью выявления железнодорожных составов на перегонах и станциях. Ее выполнение было поручено заместителю командира эскадрильи капитану. Н. Свитченку. Быстро заняв место в самолете Ла-7, летчик произвел взлет и лег на курс.



Пара Ла-7 в разведке

Через 15 минут наш разведчик доложил по радио данные разведки станции Эйдкунен и затем, взяв курс на запад, вдали увидел дым паровоза, движущегося в восточном направлении к линии фронта. Быстро сблизившись с составом, с высоты 800—1000 метров летчик окончательно установил, что это грузовой поезд, состоящий из 16 цистерн. Все стало ясно. Пустые цистерны к линии фронта враг передвигать не станет. Видимо, его танки остались без топлива и, используя глубокие сумерки, решено было срочно доставить бензин для заправки.

Медлить летчику было нельзя, так как наступала ночь. Он, находясь над целью, по радио коротко и ясно передал то, что наблюдал. Его информацию получили на командном пункте Воздушной армии. Было принято решение: эшелон с горючим

уничтожить. Для этого единственную группу штурмовиков Ил-2, идущую на выполнение боевого задания, по радио перенацелили на атаку эшелона. Для более точного выхода к нему капитану Свитченку сообщили координаты нахождения штурмовиков. Их встреча состоялась, штурмовики появились над поездом, построились в круг и всей мощью своего вооружения обрушились на фашистский эшелон. Сразу возникли пожары и взрывы. Наш разведчик также принял непосредственное участие в атаке, сделав несколько заходов, расстреливая из пушек паровоз и цистерны. Насколько большое значение имела успешно выполненная разведка капитаном Свитченком, говорит тот факт, что в скором времени он был награжден высшей наградой Родины — орденом Ленина.

А через некоторое время Николай Свитченок вел тяжелый бой с вражескими истребителями. В этом бою он был ранен в обе руки, в ногу и в бок. Пришлось покинуть самолет, воспользовавшись парашютом. После лечения вернулся в строй в 523-й истребительный полк.

В это время летчики 523-го полка летали уже над логовом врага — Восточной Пруссией, ежедневно пробиваясь сквозь заградительный огонь к узлам вражеской обороны.

Фотографирование огневых средств и позиций противника на переднем крае считалось очень сложным и опасным делом. Да так оно и было. Ведь нужно пройти над головами гитлеровских войск, не реагируя на интенсивный зенитный и автоматно-пулеметный огонь. Такие задания обычно поручались Ануфриеву, Сычеву, Разяпкину, Суслову, Затоне. Они привозили отличные снимки, на которых во всех деталях воссоздавалась панорама переднего края. Когда требовалось фотографировать объекты в глубоком тылу врага, большие аэродромы, крупные железнодорожные станции, то лучшие летчики полка шли на такие задания в одиночку. Здесь особенно выделялся Николай Свитченок, и, пожалуй, никто не мог соперничать с ним. Человек нашел себя, это было его призванием, главным делом боевой жизни. Попав в истребительный разведывательный полк, он как будто переродился. Широкое поле деятельности, личная инициатива и изобретательность для выполнения задания по воздушной разведке оказались его стихией.

Став воздушным разведчиком, он создал свой особый почерк, выделявший его в числе лучших летчиков полка. Свитченок почти никогда не повторял одного приема дважды. Он творил в воздухе. Был смел и хитер. Даже многоопытные товарищи, которые сами не раз лезли к черту на рога, удивлялись его умению проникнуть в самые труднодоступные районы. Он обладал поразительным

чутьем на вражеские зенитки, которых больше чем достаточно у объекта съемки.

Свитченку, как и другим летчикам полка, приходилось вести и воздушные бои в глубоком тылу врага, хотя его главная задача — разведка. В этих боях он добивался победы, добавляя к своей репутации славного разведчика репутацию умелого истребителя.

* * *

Однажды Свитченок в паре с Рыжовым получил задание сфотографировать крупный вражеский аэродром, К объекту они подошли на большой высоте. Под собой заметили, что над аэродромом ходят парами «мессершмитты». Чтобы произвести съемку, разведчикам необходимо было снизиться. Но обстановка сложилась явно не в их пользу. Даже Свитченок затруднялся что-либо предпринять. Над аэродромом противника и на небольшой высоте принимать бой с «мессерами», когда моментально могут взлететь еще несколько пар, — прямое безумие. И тут, к своему удивлению, Рыжов увидел, что Свитченок дал две ракеты… Перчатка брошена. Если раньше, благодаря большой высоте, они могли оставаться незамеченными, то теперь о внезапности и говорить нечего. Свитченок сделал все, чтобы гитлеровцы им заинтересовались как с земли, так и с самолетов, находящихся в воздухе.

— Ты что, Фомич?! — с изумлением крикнул по радио Рыжов.

— Так надо, — недовольно буркнул в ответ Свитченок. — Следуй за мной да помалкивай, — спокойно передал он и пошел со снижением, не торопясь.

Рыжов не понимал, что происходит. Свитченок снижается в сторону врагов, словно «мессершмитты» его давние закадычные друзья… Фашисты не кинулись на них. Свитченок спокойно прошел на нужной высоте и сфотографировал весь аэродром. Так же спокойно стал удаляться, постепенно прибавляя газ.

— Теперь не тяни, — бросил он Рыжову, и оба разведчика на максимальной скорости пошли к востоку. Что происходило в это время на аэродроме, они не видели. После того как гитлеровцы позволили сфотографировать себя, Свитченку уже было все равно. Догнать разведчиков они уже не могли…

Рыжов вскоре все понял и очень жалел о своем вопросе, который вырвался у него над вражеским аэродромом. Он мог выдать себя и товарища. А замысел Свитченка был на редкость прост.

Дело в том, что у противника, да и у нас, существовала

система оповещения «Я — свой», которая осуществлялась при помощи ракет. Эти сигналы устанавливались заранее на день, на два. Или одна ракета, или две определенных цветов.

Выстрелив из ракетницы наугад, Свитченок рассчитывал на то, что едва ли все летчики помнят, какие ракеты надо было давать вчера, позавчера или три дня назад. Знал, в случае неясности, наверняка засомневаются. Засомневается и тот фриц, который отвечает за противовоздушную охрану аэродрома. На уточнение сигнала потребуется несколько минут, а Свитченку, чтобы пройти над аэродромом и сфотографировать его, требовалось всего 20 секунд.

Дерзкий расчет оправдался полностью. Свитченок был неистощим на выдумки, смел, находчив и не любил повторяться.

* * *

В самом начале войны, когда Митрофан Ануфриев летал на разведку Юхнова и мостов через реку Угру, он каждый раз огорчался вынужденным отказом от боя. Ведь Ануфриев отчаянно смел и драчлив в небе. Но он не имеет права ввязываться в бой, не смеет без нужды рисковать добытыми сведениями, фотоснимками.

Мысль, что какой-то немецкий летчик может подумать о нем как о трусливом противнике, приводила его в негодование. Не раз он подумывал даже сменить воздушную специальность, но с каждым полетом на разведку он все больше убеждался, какую приносит пользу командованию, и чувствовал, что любителям подраться нет места в воздушной разведке. И пусть немец, от которого ему приходилось уходить, думает, что имеет дело с трусом, «слабаком». Теперь это ему стало совершенно безразлично. Он озабочен только одним — донести в сохранности данные разведки и обстоятельнее их доложить командованию.

Конечно, и сам Ануфриев не упустит возможности броситься внезапно в атаку и уничтожить врага. Зазевавшийся «мессер» от него не уйдет. Но он пойдет в атаку только в том случае, если это не в ущерб боевому приказу, если он не рискует разведданными, которые ждут на земле.

В воздушном бою, если уж его навяжут фашисты, разведчик Ануфриев сражается с великолепным мастерством и дерзостью.

Был такой случай. Ануфриеву навязали бой. Он носил скорее оборонительный характер, чем наступательный. Пара самолетов Ла-5 (ведущий — капитан Ануфриев и ведомый — младший лейтенант Шуваев) получили задачу разведать аэродром

противника. На подходе к объекту разведки наша пара была атакована четырьмя Ме-109. Зная, что на высоте, превышающей 3000 метров, скороподъемность «мессера» превосходит «Лавочкина» и что на таких высотах с ним вступать в бой невыгодно, Ануфриев огнем и маневром решил затянуть противника на высоту 2000 метров.

«Мессершмитты» легко пошли на эту уловку. Они парами начали заходить нашим самолетам в хвост. Сделав полупереворот, Ануфриев с ведомым ушли вниз, увлекая за собой противника. Потом Ануфриев и Шуваев «горкой» набрали высоту и стали в вираж. Этот маневр привел к тому, что «мессеры» потеряли главное, без чего нельзя вести воздушный бой, — преимущество в высоте.

Инициативой владели уже наши самолеты и по маневру, и по скороподъемности. Видя угрозу захода в хвост, «мессеры» рассыпались в разные стороны. Бой так же внезапно прекратился, как и возник. Ануфриев и Шуваев продолжали выполнять задание.

«Мессеры» снова, набрав высоту, со стороны солнца, пытались атаковать Ануфриева. Предупредив своего ведущего об опасности, Шуваев пошел в атаку на противника и заградительной очередью вынудил его отвалить. Выйдя из атаки, он по радио услышал предупреждение Ануфриева:

— Гляди, сто девятые заходят тебе в хвост!

Шуваев сделал правый полупереворот, вышел из-под удара и занял свое место в строю. Наши летчики вышли в сторону солнца и заметили, что следом за ними увязался один Ме-109. Немец, как видно, попался упрямый, не отставал ни на шаг.

Тогда разведчики пошли на хитрость, решив увлечь его на свою территорию. Перетянув линию фронта, наши разведчики взяли фашиста в клещи, атакуя и справа, и слева. Враг вынужден был перейти на бреющий полет, чтобы удалиться восвояси. Но не тут-то было, от Ануфриева не так-то просто уйти.

Догнав вражеский истребитель, Ануфриев с дистанции 70—100 метров расстрелял немецкого летчика. Вот бой, который не помешал разведчикам выполнить основное задание.

* * *

Характерная черта Ануфриева — любознательность, пытливость. До всего ему есть дело, все ему надо разузнать, высмотреть, сравнить, запомнить. Вот и сейчас, несколько минут назад, Ануфриев пролетел над центром Кенигсберга, набережной

Прегеля, северным вокзалом, над кривой сетью узких улочек и переулков, застроенных домами с островерхими крышами.

— Как сегодня зенитки? — запрашивают у Ануфриева с командного пункта.

— Стреляют, не стесняются…

— А что нового в гавани?

— Наши опять огоньку подбросили. Дым. Воды не видно совсем.

Это сегодня не первый вылет Ануфриева. Он уже был в районе порта Пиллау и успел «прогуляться» вдоль косы Фриш-Нерунг.

Немцы не любят и боятся назойливого и опасного воздушного наблюдателя. Его встречают сильным огнем. Часто по облачкам зенитных разрывов можно проследить маршрут полета разведчика.

Бывает, в задачу разведки входят «прогулки» над немецким аэродромом и другим важным объектом, который буквально огорожен зенитками. Но обстрел не остановит Ануфриева, когда он выполняет боевое задание.

Много дней летал Ануфриев в район Кенигсберга и на Земландский полуостров. Для порядка карта лежит у него в планшете, но он в нее редко заглядывает. Он летал сюда уже десятки раз и знает Кенигсберг лучше, чем родной Липецк.

* * *

Один из боев разыгрался западнее Кенигсберга, когда Ануфриева и напарника, старшего лейтенанта Сычева, атаковали 8 «мессеров». Ануфриев вовремя заметил противника, умело сманеврировал и сумел выйти из боя.

На его боевом счету три года воздушной разведки, произведено свыше 400 боевых вылетов и около 10 сбитых фашистских истребителей, которые пытались мешать Ануфриеву выполнять боевые задания.

Первый боевой вылет Ануфриев совершил над городом Остров. Затем Юхнов, Вязьма, блестяще выполнил задание командующего фронтом по разведке обороны немцев в районе Ельни, дальше Орша, переправы противника через Березину, Неман. И вот наконец разведка чужой земли, полеты в чужом небе.

И как был я рад за своего боевого друга Митрофана Ануфриева, когда 19 апреля 1945 года Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР за выполнение особо важных

заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

По долгу воинского братства

Одно из самых благородных качеств товарищества на войне — это взаимовыручка. Тут уж, как говорится, сам погибай, а товарища выручай. Примеров тому было множество в каждом воздушном бою, когда приходилось драться с превосходящими силами противника, особенно в начале войны.

Предотвратить опасность, нависшую над товарищем, даже рискуя собственной жизнью, считалось делом обыкновенным и рядовым на фронте, хотя как раз в этом проявлялись героизм и мужество наших воинов. Благодаря взаимовыручке, советские пилоты всегда выходили победителями из самых трудных воздушных баталий с наименьшими потерями. Личное мастерство и героизм в бою, плюс чувство крыла и ответственности за товарища — вот главная формула успеха и победы.

Ярким примером взаимовыручки может служить случай, произошедший в 139-м истребительном авиационном полку. 19 февраля 1945 года группа самолетов Як-9 под командованием старшего лейтенанта С. Долголева штурмовала колонны врага, двигавшегося по ледовой дороге через залив Фриш-Гаф. В первой атаке советские истребители были обстреляны зенитным огнем из пушек «эрликон». От прямого попадания снаряда на самолете ведущего был поврежден мотор. Советский летчик вынужден был сесть на лед залива Фриш-Гаф. Быстро выбежав из дымящейся машины, Долголев увидел, что от колонны, которую он только что штурмовал, к нему бежали несколько фашистов. Долголев решил отстреливаться до последнего патрона. Укрывшись в ледовой воронке от снаряда, он быстро вытащил пистолет ТТ и стал ждать неравной схватки. Но в это время пулеметно-пушечные очереди с других советских истребителей остановили бегущих немцев. Это облегчило положение попавшего в беду летчика. Но так он мог продержаться недолго. Пока «яки» кружили над местом вынужденной посадки, Долголев осмотрелся вокруг. Во все стороны простиралось ледяное поле, местами изрытое воронками от взрывов бомб и снарядов. Скрыться совсем было негде. «Что же делать?» — спрашивал он себя, а пока видел только один выход: невзирая на опасность, ползти от воронки к воронке до своего берега.

Командир дивизии генерал Захаров наблюдал со станции наведения за всем происходящим. Немедленно по радио он вызвал четверку «яков», чтобы обеспечить прикрытие Долголева. Пока обдумывали другие планы помощи, из штаба дивизии пришла радиограмма. В ней сообщалось, что прилетевший

ведомый Долголева младший лейтенант В. Михеев изъявил желание вывезти своего командира с территории врага на самолете По-2. После небольшого раздумья генерал Захаров передал по радио свое согласие на вылет и приказал к моменту прихода По-2 к месту вынужденной посадки Долголева выслать туда еще одно звено истребителей.

Сборы были недолгими. Через пять минут Михеев был уже в воздухе. Беззащитному самолету связи в любую минуту грозила опасность быть сбитым. На бреющем полете Михеев старался незаметно проскользнуть опасную зону — узкую горловину коридора, разделявшую две полуокружные группировки вражеских войск.

Услышав шум мотора По-2, Долголев не сразу догадался в чем дело. Но когда самолет развернулся в его сторону, он понял все. Позабыв про опасность, Долголев выбежал из воронки и замахал руками, чтобы лучше обозначить себя. Михеев произвел посадку и взял на борт своего командира. На глазах у фашистов отважный советский летчик взлетел под прикрытием четверки «яков» и скрылся в серой мгле. Не достался врагу и советский самолет Як-9: он был подожжен патрулирующим звеном.

На аэродроме с нетерпением ждали прилета По-2. По расчету он должен был появиться через 30–40 минут. Но прошло уже более часа, а его все не было. Оказалось, что второпях и в волнении летчик проскочил коридор и вынужден был обогнуть кенигсбергскую группировку войск, удлинив свой полет на целый час. Лишь спустя полтора часа из-за деревьев, словно из-под земли, вынырнул и с ходу пошел на посадку долгожданный самолет, в кабинах которого были два отважных летчика — младший лейтенант Михеев и его командир старший лейтенант Долголев. Выйдя из кабины самолета, Долголев обнял и расцеловал своего спасителя.

Дружба, скрепленная кровью

Конец войны застал истребители «Белые молнии» на аэродромах Эльбинг, Мариенбург и Хайлигиенбайль. А вскоре французские летчики улетели к себе на родину на советских истребителях Як-3, подаренных им Советским правительством.

Но минувшие годы не стерли в памяти событий тех славных дней, отмеченных боевой дружбой советских и французских летчиков. Патриоты из Франции внесли достойный вклад в общую победу, во имя которой советские воины и вся наша страна вынесли на себе главную тяжесть войны с гитлеровской Германией. В дни суровых испытаний высокий патриотизм советского народа, мужество и воинское мастерство наших солдат служили для всех примером, как надо отстаивать и защищать честь и независимость своей страны.

Мы, старая гвардия военных летчиков, видимо, до последнего своего часа будем помнить прекрасных и мужественных парней из полка «Нормандия — Неман», которые крылом к крылу вместе с нами сражались за великую победу над фашизмом.

Дружба, закаленная в боях против общего врага, продолжается. После войны было много встреч между советскими ветеранами и французскими летчиками полка «Нормандия — Неман».

В августе 1945 года Кюффо приезжал в Москву, чтобы навестить своих советских друзей.

В начале 1960 года на экраны кинотеатров Парижа вышел франко-советский фильм «Нормандия — Неман». На премьеру этой картины по приглашению летчиков из прославленного французского полка прибыли бывший командир 18-го гвардейского авиаполка генерал-майор авиации запаса А. Е. Голубов и инженер-полковник С. Д. Агавельян. Зрители, переполнившие крупнейший столичный кинотеатр, восторженно приветствовали ветеранов полка «Нормандия — Неман» во главе с их бывшим командиром генералом П. Пуйядом. Громом аплодисментов было встречено появление на сцене генерала Голубова и инженер-полковника Агавельяна.

Песня, впервые прозвучавшая в этом фильме, стала любимой песней наших и французских летчиков, призывающая к верности и памяти:

Мы за правое дело дрались, камарад.
Нам война ненавистна иная:
Не поддайся обману, французский собрат,

Верность клятве своей сохраняя.

В небесах мы летели одних,
Мы теряли друзей боевых,
Ну, а тем, кому выпало жить,
Надо помнить о них и дружить.

В марте 1960 года по приглашению Министерства культуры СССР и Советского комитета ветеранов войны на премьеру кинофильма «Нормандия — Неман» в Москву прибыла французская делегация.

В ее составе были и летчики полка «Нормандия — Неман»: полковник Леон Кюффо и Герой Советского Союза Жак Андре. В Москве они встретились со своими друзьями — летчиками бывшей 303-й истребительной авиадивизии, навестили командира этой дивизии генерал-майора авиации Г. Н. Захарова.

Большой интерес придавали бывшие летчики «Нормандия — Неман» визиту Советской правительственной делегации, который состоялся в марте — апреле 1960 года.

При посещении южных департаментов Франции 28 марта 1960 года, на аэродроме Истр советских представителей встречал бывший командир полка «Нормандия — Неман» Луи Дельфино. Между ними состоялась беседа. А 31 марта советская делегация прибыла на север Франции, где ее тепло приветствовали жители провинции Нормандия, имя которой было присвоено полку, принимавшему участие в боевых действиях на советско-германском фронте.

Осенью 1960 года СССР посетила еще одна группа французских летчиков полка «Нормандия — Неман», в составе которой были генерал Пуйяд, Герой Советского Союза Р. де ля Пуап, Ж. Пуликен, Ж. Риссо, Ж. де ля Саль и другие офицеры полка.

Улетая на родину, один из первых организаторов эскадрильи «Нормандия» Ж. Пуликен сказал: «Мы уезжаем домой с чувством большой дружбы к советским людям и нашим товарищам-летчикам, с которыми сблизились, которых полюбили в дни второй мировой войны, сражаясь против общего врага — гитлеровских оккупантов».

В июне 1971 года по приглашению главнокомандующего ВВС, главного маршала авиации П. С. Кутахова Советский Союз посетил начальник штаба ВВС Франции, армейский генерал авиации Г. Гатье. Вместе с ним прилетела эскадрилья французских военных летчиков во главе с ее командиром

майором Ж. Арнобеком, который в послевоенный период служил в авиационном полку «Нормандия — Неман» и был его знаменосцем.

Французские летчики и в этот раз встречались с ветеранами 303-й авиационной дивизии.

Послевоенные встречи французских и советских летчиков являются ярким доказательством той большой дружбы, которая возникла между ними в годы минувшей войны и продолжается спустя многие годы после ее окончания.

В лесу прифронтовом

«Все мы без исключения, — писал в своем письме ответственному секретарю Советского комитета ветеранов войны А. П. Маресьеву генерал П. Пуйяд в феврале 1961 года, — храним лучшее воспоминание о всех советских летчиках, с которыми мы познакомились во время войны.

Мы никогда не забудем их, независимо от того, кем они были: нашими руководителями, товарищами по борьбе или же подчиненными. Мы хотели бы только чаще встречаться с ними и пожелать им и их семьям большого счастья и самого хорошего здоровья.

…Выражая чувство признательности за прием, оказанный нам

в Советском Союзе, мы имеем в виду также и весь советский народ. Всегда и везде, где бы мы ни были, будь то на фронте, в Туле или Москве, он встречал нас приветливо и с большим гостеприимством. Повсюду мы чувствовали его любовь, и он научил нас в свою очередь полюбить Вашу страну».

В настоящее время ветераны-летчики уже не летают, но полк «Нормандия — Неман» существует. В полку хранятся знамя полка, архивы и другие реликвии, рассказывающие об участии французских летчиков в борьбе с гитлеровскими захватчиками.

Нынешний состав полка вместе с его ветеранами в сентябре 1971 года встречался на авиабазе под Реймсом с главнокомандующим советскими ВВС, главным маршалом авиации П. С. Кутаховым и летчиками эскадрильи, которая на МиГ-21 сопровождала его при ответном визите во Францию.

Но самыми знаменательными вехами в послевоенной истории содружества были визиты во Францию Генерального секретаря ЦК КПСС Леонида Ильича Брежнева в 1971 и 1977 годах.

В 1977 году побывали у нас в гостях летчики и техники полка «Нормандия — Неман» на самолетах «Мираж Г-1» и двух транспортных. Возглавляли делегацию бригадный генерал авиации Монтреле и бригадный генерал авиации Риссо — бывший летчик полка «Нормандия — Неман». А всего делегация насчитывала пятьдесят три человека.

Исключительно теплой была встреча с молодыми французскими летчиками. Было такое впечатление, что мы перенеслись на 35 лет назад, так они напоминали те далекие дни своей молодостью, задором, остроумием.

Французские летчики вместе с ветеранами 303-й истребительной авиадивизии посетили 712-ю школу Москвы, где создан музей 303-й дивизии и полка «Нормандия — Неман». Были приняты в Советском комитете ветеранов войны, затем был организован обед в доме приемов Министерства обороны Союза ССР.

Молодые летчики полка «Нормандия — Неман» говорили, что они впервые встретились с советскими военными летчиками. По рассказам ветеранов полка «Нормандия — Неман», конечно, они знали, что наши летчики отважные, смелые, настоящие герои, что для друзей они очень добрые и сердечные люди. Теперь во всем этом они убедились сами.

Генерал Риссо сказал:

— Время не может изгладить из нашей памяти героические годы борьбы с гитлеровской Германией, когда зародилась славная боевая дружба французских пилотов эскадрильи «Нормандия» с

летчиками Советской России.

Вручая сувениры гостям, генерал Г. Н. Захаров отметил:

— Мы никогда не забудем военного лихолетья. Мы всегда помним те грозовые годы, когда в раскаленном небе крылом к крылу с нашими советскими летчиками доблестно сражались с ненавистным фашизмом патриоты Франции.

И вот 4 сентября 1978 года по приглашению командования ВВС Франции с ответным визитом в Париж прибыло подразделение Советских ВВС. Военную делегацию возглавлял командующий авиацией Московского военного округа генерал-лейтенант авиации В. Андреев.

На аэродроме авиационной базы в Реймсе, где базируется «Нормандия — Неман», состоялась торжественная встреча. Советские летчики Владимир Петров и Евгений Беляков, пилотируя на своих «мигах», покорили изумленную публику своим безукоризненным мастерством на боевых истребителях. К нашим летчикам с поздравлениями подходит ветеран «Нормандия — Неман», на лацкане пиджака которого сияет Золотая Звезда Героя Советского Союза. Это Роллан де ля Пуап. Он обнимает наших ребят и от волнения не может сказать ни слова. Потом, придя в себя, засыпает вопросами: «Как наш командир дивизии Захаров?», «Что нового в Москве», «Как выглядит теперь Орел?»…

По-разному сложились судьбы возвратившихся на родину после войны французских патриотов. Одни, как бригадный генерал Жозеф Риссо, остались на военной службе, другие, как бывший командир полка Пьер Пуйяд, избрали общественную деятельность. Генерал Пуйяд в 1977 году был удостоен международной Ленинской премии «За укрепление мира между народами».

Здравствуй, Париж!

В одном из залов авиационного музея в ле Бурже на подвесках у самого потолка находится наш знаменитый самолет-истребитель Як-3 с белой молнией — эмблемой «Нормандия — Неман». Это один из тех, что были подарены боевому авиационному полку Франции.

На приеме в Советском посольстве генерал авиации Марсель Вален сказал:

— Каждый честный патриот-француз искренне гордится боевой дружбой с советскими воинами. Для меня, старого солдата, страницы борьбы полка «Нормандия — Неман» — самые яркие, самые дорогие. И когда в мае этого года я узнал, что мои скромные заслуги в создании «Нормандии — Неман», укреплении франко-советской дружбы отмечены орденом Дружбы народов, я был безмерно счастлив и благодарен…

В газетах, в передачах радио и телевидения было много места уделено визиту советского авиаподразделения. Во многих из них отмечалось, что советские военные летчики покоряют сердца французов своей воспитанностью, культурой поведения, глубоким уважением к французской истории, культуре.

Год 1979. Снова на подмосковном аэродроме развеваются государственные флаги СССР и Французской Республики, блестит

на солнце медь оркестра. Сюда, с дружеским визитом, прибыл эскадрон французских «миражей» полка «Нормандия — Неман», преемника боевой славы тех, кто в годы второй мировой войны доблестно сражался на советско-германском фронте крылом к крылу с нашими летчиками.

Сначала на транспортном самолете прилетели глава делегации бригадный генерал авиации, заместитель командующего ПВО Франции Куто и ветеран прославленного полка, Герой Советского Союза полковник Ж. Андре. Потом в небе появилась шестерка «миражей», летящих плотным строем. Истребители низко прошли над аэродромом и, выполнив красивый маневр, безукоризненно произвели посадку.

Французов встречали радушно, а Героя Советского Союза Жака Андре крепко обняли фронтовые друзья: Герой Советского Союза генерал авиации Г. Н. Захаров, И. А. Заморин, Герой Советского Союза В. Н. Барсуков, Я. Удовицкий, С. Д. Агавельян и другие. Ж. Андре передал им сердечный привет от Ассоциации ветеранов полка в Париже.

— Мы никогда не забудем, — сказал он, — что в тяжелый для прекрасной Франции час Россия дала нам оружие. «Яки» тогда были прекрасными самолетами и нас заботливо учили на них летать и воевать.

Фронтовые товарищи говорили о том, как дружно жили русские и французские летчики, как в бою выручали друг друга. Вспомнили лейтенанта Дюрана, который, не задумываясь, вступил в неравный бой со сворой «мессершмиттов», чтобы спасти советского летчика лейтенанта Пинчука, который, протаранив фашистский самолет, спускался на парашюте. Вспомнили, сколько раз наши ребята спасали нормандцев от верной гибели, о тяжелых боях над переправой через Неман вспомнил генерал Захаров. Прекрывая переправу, его дивизия дралась насмерть. Летчики делали по шесть-семь вылетов в день.

— Как-то, уже под вечер, приехал к французам, — вспоминает генерал, — а они совсем измотались. Думаю, не смогут еще раз лететь, а война-то, она требует. Смотрю, наши пошли в полет, а за ними в воздух поднялись и французы.

Во время пребывания в Москве делегация французских летчиков посетила Волгоград, Ленинград, осмотрели Москву, посетили Звездный городок, возложили венок к мемориальной доске в честь летчиков полка «Нормандия — Неман», погибших в боях с немецко-фашистскими захватчиками. Эта мемориальная доска установлена на фронтоне здания, где в те годы помещалась французская военная миссия.

Полк на своем пути от Подмосковья до берегов Балтики

потерял сорок шесть пилотов. Французы сделали более 5000 боевых вылетов, провели 869 воздушных боев, сбили 268 и подбили 80 фашистских самолетов. Уничтожили на земле много живой силы и техники противника. Ордена Красного Знамени и Александра Невского были по достоинству прикреплены к боевому знамени «Нормандии», В Кубинке гости и хозяева показали свое летное мастерство. Через тридцать с лишним лет советские и французские летчики снова поднялись в подмосковное, но уже мирное небо с одного аэродрома.

Визит в Советский Союз французских летчиков эскадрона полка «Нормандия — Неман» еще раз подтвердил, что дружеские чувства между нашими народами имеют глубокие и прочные корни.

Дружба, рожденная и закаленная в боях между нашими летчиками и летчиками сражающейся Франции, продолжается не только между двумя странами, но с каждым годом расширяется и умножается во имя мира на земле.